Langguth

(Heinrich v. Preussen)

In Noth geduldig
Im Glücke gütig
Frisch vorwärts im Gefecht!

Heinrich, Prinz von Preußen
Kiel den 22ten August 1888.

Aus In Luft und Sonne, Künstler- und Selbstschriften-Album zum Besten der Ferien-Colonien.

Prinz
Heinrich von Preußen.

Ein seemännisches Lebensbild

von

Adolf Langguth.

Mit einem Facsimile.

Halle.
Max Niemeyer.
1892.

Druck von Paul Schettler's Erben in Cöthen.

Vorwort.

Wenn es schon Lohn und Freude zugleich bedeutet, ein langes, wechsel- und arbeitsreiches Dasein, welches zuletzt mit den höchsten Erfolgen gekrönt wird und im Zustand der Verklärung erlischt, vom Standpunkt des Biographen zu betrachten, so ist es fast noch reizvoller, ein junges, hoffnungsvolles Leben, an welches sich bestimmte Erwartungen knüpfen, in seinem Werden zu verfolgen.

Des Kindes Hoffnung ist der Jüngling, des Jünglings der Mann. „Wir blicken so gerne in die Zukunft, weil wir das Ungefähre, was sich in ihr hin und her bewegt, durch stille Wünsche zu unseren Gunsten herbeileiten möchten", wie natürlich, daß diese Frage an die Parze dann mit besonderem Eifer und Ernst gestellt wird, wenn sich große geschichtliche Ereignisse vollziehen, wie der Regierungswechsel eines Landes oder Reiches, wenn von dem grünenden Stamm eines Herrscherhauses starke Äste sich ablösen, sei es nun als Tribut der Zeit oder infolge gewaltsamer Eingriffe von außen, und an ihrer Stelle neu sprossende Zweige ihre Triebkraft entfalten.

Es war am 16. März des Jahres 1888, als unter einer Teilnahme, wie sie die Weltgeschichte noch nie erlebt, die irdische Hülle des ersten deutschen Kaisers im neuen Reich zur Gruft seiner Ahnen geleitet wurde. Nicht bloß die über den Erdball zerstreuten Söhne der Mutter Germania, das gesamte In- und Ausland, ja die ganze civilisierte Welt richtete in jener Zeit die Blicke nach der deutschen Reichshauptstadt, die sich in das Gewand tiefster Trauer gehüllt hatte. Mit einer größeren Anzahl einheimischer Fürsten hatten sich die Vertreter aller europäischen Dynastien und Regierungen zum feierlichen Akt der Beisetzung

eingefunden, die Parlamente verschiedener Länder hoben an jenem Tag ihre Sitzungen auf, unter Hinweis auf die welthistorische Bedeutung des Augenblickes, überall wurden Gottesdienste und Gedächtnisfeiern veranstaltet, Glocken läuteten und Flaggen sanken auf Halbmast, der Geschützdonner der Festungen, der Marinestationen und Kriegsschiffe aber war bis weit über das Weltmeer hin vernehmbar, in Ceylon, Barbados, Kapstadt und Hongkong, in Kalkutta und allen Festungen Indiens, in Melbourne und vielen anderen Orten Australiens, wo 91 Kanonenschüsse, entsprechend den 91 Lebensjahren Wilhelms I., das Ereignis verkündeten. Die Feier des 16. März war eine beispiellose, und beispiellos in ihrer Einstimmigkeit auch die Verherrlichung des verstorbenen Kaisers, wie sie in der Tagesliteratur hervortrat. Tausende und Abertausende von Stimmen priesen den Ruhm des dahingeschiedenen Begründers der deutschen Einheit, zahlreiche Bücher feierten ihn, der weitaus größte Teil der Tageszeitungen widmete seinem Gedächtnis lange Zeit hindurch ihre Spalten, und noch in diesem Augenblick sind die Federn, welche von den Thaten des ruhmreichen Fürsten handeln, unausgesetzt in Thätigkeit.

Kaum eine Woche vergeht, wo nicht ein neuer Beitrag zur geschichtlichen Würdigung Wilhelms I. erschiene, im Wetteifer mit denjenigen Schriften, welche von seinem edlen Nachfolger und den Erwartungen berichten, die sich an seinen Namen knüpften. Diese Hoffnung trog. Er starb in der Vollkraft der Jahre, von der Nation tief betrauert, meteorgleich verschwand sein Herrschergestirn vom Horizont des Deutschen Reichs, aber ihm erwuchsen zwei hoffnungsvolle Erben, Wilhelm II., der dritte deutsche Kaiser, und sein jüngerer Bruder Prinz Heinrich, der „Seefahrer“.

Während jener mit der ganzen Thatkraft des Hohenzollern seinen militärischen Beruf erfaßte und sich allseitig geschickt machte, das Scepter des Reiches als würdiger Nachkomme großer Ahnen zu ergreifen, erlernte dieser in fernen Ländern und Meeren, in harter Schule und unermüdlicher Pflichttreue, das schwere Handwerk des Matrosen und die hohe Kunst des Führers und Feldherrn zur See. Ihm wurde nichts erspart, weder der kleine Dienst des Seekadetten, noch der gefahrvolle Kampf mit den Elementen, weder die mühevolle Geistesarbeit, Wind und Wetter mit kaltem

Blut und sicherer Hand beherrschen zu lernen, noch die Obliegenheit, in überseeischen, von europäischer Kultur teilweise noch unberührten Häfen die Kunst der Repräsentation zu üben. Unseren Landsleuten in fremden Weltteilen erschien der Enkel des deutschen Kaisers als vornehmster Repräsentant des neu erstandenen Reiches, sein längerer oder kürzerer Aufenthalt bezeichnete für sie stets eine Zeit der Freude und des patriotischen Hochgefühls, und daheim im Reiche verfolgten viele mit Interesse die nicht allzu reichlich fließenden Nachrichten, welche über das Ergehen des jugendlichen Prinzen in die Öffentlichkeit drangen.

Man empfand Genugthuung darüber, daß der Hohenzollernprinz schon in so zartem Alter, jünger noch als alle seine Kameraden, der strengen Disziplin und allen Härten der seemännischen Existenz bedingungslos überantwortet wurde; man würdigte die ernste Pflichttreue, mit welcher er den an ihn herantretenden Forderungen zu genügen trachtete, las mit Behagen, wie er trotz seiner Jugend mit wilden und zahmen Souveränen gewandt verkehre, und begrüßte mit besonderer Freude das Bestreben des Kaiserhauses, die Flotte als Vertreterin des deutschen Namens auf fremden Meeren durch die Person des Prinzen zu unterstützen.

Die Marine, das Schmerzenskind des deutschen Volkes, welche sich stets seiner besonderen Liebe erfreute, hat gegenwärtig unsere Gedanken und Gefühle in ganz besonderem Maße auf sich vereinigt. Mehr wie je sind in unseren Tagen die Augen der Nation auf das Meer gerichtet; stärker denn je macht sich das Bedürfnis nach Belehrung über das Seewesen geltend, seitdem Deutschland in die Reihe der Seemächte eingetreten ist und größer wie je ist dementsprechend auch das Interesse, welches das deutsche Volk an seinem zukünftigen Admiral aus Königlichem Stamm nimmt.

Die romantische Jugendliebe der Nation für die Flotte trug nicht wenig dazu bei, die Person des Prinzen noch zu verklären und zu einer bekannten und beliebten Figur zu machen, obschon sie auch ohne jenen Nimbus unsere ganze Sympathie verdient. Denn hat dieser Hohenzoller auch noch keine Gelegenheit zu großen weltgeschichtlichen Thaten gefunden, die unsere Bewunderung wachrufen, so bietet er dem deutschen Volk doch einen schönen Ölzweig der Hoffnung, als seines Kaiserlichen Bruders

rechte Hand, welche den Dreizack Neptuns führt, während der reiche Inhalt seines noch jungen Lebens, seine denkwürdige Jugenderziehung, sein seemännisches Werden und Wachsen bis zum selbständigen Auftreten, die Fährlichkeiten und Schicksale der Fahrten zu Wasser und Land, wie sie auf diesen Blättern geschildert werden sollen, wohl geeignet erscheinen dürften, zugleich ein rein menschliches wie politisch nationales Interesse zu erwecken.

Halle a. S., 1890.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

I. Erste Jugend und Schulzeit.

II. Eintritt in die Marine.

III. Nautische Lehr- und Wanderjahre.

Die Weltumsegelung mit Sr. M. S. „Prinz Adalbert" 1878-1880.

IV. Ereignisse bis zum Antritt der Reise nach Südamerika und Westindien.

I.

Erste Jugend und Schulzeit.

„Die bedeutendste Epoche eines Individuums
ist die der Entwicklung.“

Goethe.

Geburt. — Das neue Palais in Potsdam. — Taufe. — Die Eltern. — Ein schönes Familienleben. — Der Gutsherr von Bornstedt als Kinderfreund. — Seltenes Zusammenwirken der Erziehungsfaktoren. — Bedeutsame Eindrücke für die jugendliche Seele — Das Bewußtsein der Verantwortlichkeit bei den Eltern. — Das bürgerliche Erziehungsideal. — Ein Wort der Königin Louise. — Die traditionellen Schranken der Prinzenerziehung durchbrochen. — Auf der Schulbank in Kassel. — Mens sana in corpore sano. — Neigung zum Seemannsberuf. — Ungewöhnliche Anstrengung. — Abschied von Cassel. — Konfirmation.

Nach dem Volksglauben pflegt das gewaltige Reiterstandbild von der Künstlerhand des trefflichen Andreas Schlüter, welches die Kurfürstenbrücke in Berlin ziert, in jeder Neujahrsnacht von seinem Postament herunter zu steigen, um einen Ritt durch die Residenz zu machen, vom Königlichen Schlosse ab bis in die entferntesten, noch in der Entstehung begriffenen neuen Stadtteile.

Alle Veränderungen, welche die gewaltig aufstrebende Metropole an der Spree im kühnen Anlauf und großartigen Gelingen erfährt, vollziehen sich gleichsam unter Controle des großen Kurfürsten; alle Haupt- und Staatsaktionen scheinen seiner Zustimmung zu bedürfen, und kein Ereignis im Schoße der Königlichen Familie, mag sie nun eine große geschichtliche Bestimmung erfüllen, oder aus bald freudigem, bald traurigem Anlaß an Wiege, Altar und Grab versammelt stehen, kann sich seinem prüfenden Blick und seiner Teilnahme entziehen.

So hatten in der späten Nachmittagstunde des 27. Januar 1859 die Posaunentöne des frommen Liedes: „Lobet den Herren, den mächtigen König der Ehren“, die unter dem Donner der Kanonen von der Höhe der Schloßkuppel die frohe Kunde zu

ihm herabtrugen, daß dem Prinzen Friedrich Wilhelm von Preußen der erste Sohn geboren sei, den ehernen Körper freudig erzittern lassen. Als dann drei Jahre später, am 14. August 1862, abermals die Kanonen donnerten und abermals ein Jubel losbrach, diesmal vom nahen Potsdam ausgehend, da schien sich die mächtige Gestalt des großen Brandenburgers vor den Augen der freudig bewegten Menge zu recken und zu heben ob der Kunde von der Geburt desjenigen Prinzen, dessen Name mit der zweiten Seite seines großen Regierungsprogrammes, die von den Fürsten des Hauses zwar nie außer Acht gelassen worden war, aber wegen der Ungunst der Zeiten hatte zurücktreten müssen, besonders eng verknüpft sein sollte.

Jetzt nach zweihundert Jahren, wo unter Kaiser Wilhelm I. die Keime aller jener großen Ideen, die der Kurfürst Friedrich Wilhelm ausgestreut, zur Reife gelangten, wo all das unerfüllte Streben und Ringen der Epoche von 1640—88, in annähernd demselben Zeitraum unseres Jahrhunderts verwirklicht wurde, sollte es auch an demjenigen Hohenzollern nicht fehlen, welcher den Beruf des Seemannes zum Lebensberuf erwählte und bestimmt war, das Banner des neuen deutschen Reiches auf dem Meere zu entfalten.

Der preußische Staatsanzeiger meldet unter Donnerstag, dem 14. August 1862: „Ihre Königliche Hoheit die Frau Kronprinzessin ist heute Morgen um 6 Uhr 15 Minuten, zur Freude Seiner Majestät des Königs und des ganzen Königlichen Hauses im Neuen Palais bei Potsdam von einem Prinzen glücklich entbunden worden. Dieses freudige Ereignis wurde den hiesigen Einwohnern durch Lösung der üblichen Kanonenschüsse bekannt gemacht. — Die Hohe Wöchnerin sowie der neugeborene Prinz befinden sich in bestem Wohlsein.“

Vier Wochen später, am 13. September nachmittags ein Uhr, wurde durch den Hofprediger Heym, unter Assistenz der übrigen Ober-Hof- und Domprediger, in demselben Schlosse die feierliche Taufe des neugeborenen Prinzen vollzogen, welcher die Namen Albert Wilhelm Heinrich erhielt. Im Kreise der Taufzeugen standen der König und die Königin-Wittwe, Prinz und Prinzessin Carl, sowie die Prinzessinnen Alexandrine und Friedrich Carl. Während als abwesend verzeichnet sind: der König von

Portugal, der Großherzog und die Großherzogin von Baden, der Herzog und die Herzogin von Brabant, die Prinzessinnen Helene von Großbritannien und Irland, Marie von Cambridge, Louise, Landgräfin von Hessen-Philippsthal zu Barchfeld und Friedrich Wilhelm von Hessen, der Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha, endlich die Erbprinzen von Hohenzollern-Sigmaringen und Schleswig-Holstein-Sonderburg-Augustenburg.

„Nach beendigtem Taufakt fand bei Seiner Königlichen Hoheit dem Kronprinzen Galatafel statt" — so fügt der schmucklose offizielle Bericht des Staatsanzeigers hinzu, um schon am 15. zu melden, daß ihre Königlichen Hoheiten der Kronprinz und die Kronprinzessin von Preußen mit Höchstdero Kindern dem Prinzen Friedrich Wilhelm, der Prinzessin Charlotte und dem Prinzen Heinrich, Königliche Hoheiten, nach Thüringen (Gotha) abgereist seien.

Die Aspekten, unter welchen dieses fürstliche Kind in die Erscheinung trat, waren günstig. Glückliche äußere Verhältnisse, liebevolle Sorgfalt inmitten eines stillen, anmutigen, der politischen Atmosphäre fast ganz entrückten Heims empfing den Neugeborenen, an dem Busen einer lieblichen Natur sollten die ersten Sinneseindrücke gewonnen werden, die ersten Anzeichen einer glücklichen Naturanlage hervortreten.

Ein fürstliches Elternpaar von hoher menschlicher Vollkommenheit stand an seiner Wiege, der hochgewachsene, kräftige Hohenzoller in der ganzen Ritterlichkeit seines Wesens hier, die blühende, anmutsvolle Welfentochter dort, beide reich begabt, durch die sorgfältigste Erziehung ausgebildet, und was die Hauptsache ist, von jenem Streben nach innerer Vollendung durchdrungen, welches immer der beste Maßstab für die Beurteilung des Menschenwertes bleiben wird.

Prinz Friedrich Wilhelm, in den Überlieferungen seines Hauses und nach dem Vorbilde seines Vaters aufgezogen, hatte die Schule straffer und militärischer Zucht durchgemacht, dabei aber unter dem Einfluß seiner hochgebildeten Mutter, der Tochter Weimar's, die zu den Füßen des großen Menschenbildners Goethe gesessen, eine allseitig geistige Ausbildung erhalten, zu welcher die besten Lehrer in den Wissenschaften und den Künsten des Friedens herangezogen wurden. Noch nicht 24 Jahre alt, hatte

er sich auf Schottlands rotblühender Haide mit der noch nicht 15jährigen Prinzeß Victoria von England verlobt, und nachdem der Herzensbund drei Jahre später am 25. Januar 1858 in der Kapelle des St. James-Palastes zu London die kirchliche Weihe erhalten, daheim das Palais bezogen, in welchem der Großvater Friedrich Wilhelm III. mit der Königin Louise so glücklich gelebt, um unter demselben Dach eine Ehe zu führen, die dem ganzen Lande zum Muster dienen konnte. Entsprang doch das Glück des fürstlichen Herdes genau denselben Quellen, welche das Dasein jedes anderen Paares befruchten, das einander für gute und böse Zeiten gewählt hat. Liebe, Treue, Einigkeit und alle guten Tugenden walteten in dieser ehelichen Gemeinschaft, welcher auch der beste Segen, die Kinder, nicht fehlten. Vier Knaben und vier Mädchen sollten den hohen Eltern erblühen, Prinz Heinrich als das dritte Kind, nachdem im Jahre 1860 die älteste Tochter, Prinzessin Charlotte, geboren war.

Die Sorgfalt, mit welcher das Kronprinzliche Paar seinen Pflichten gegen die Kinder oblag, war allbekannt. Man wußte überall, daß in dieser fürstlichen Familie die Kinder den Mittelpunkt des häuslichen Lebens bildeten, daß ihr Wohl und Wehe die Ordnung des Hauses bestimmte, und ein berufener Zeuge aller Vorgänge jener Zeit, Dr. Hinzpeter, erhärtet in seiner Schrift*) zur silbernen Hochzeit des Kronprinzlichen Paares, daß die junge Mutter thatsächlich in der ersten Pflege der Kinder ein besonders ergiebiges und sympathisches Terrain für ihre Thätigkeit und für fruchtbare Verwertung der nützlichen Erfahrungen und guten Gewohnheiten ihres Heimatlandes fand. Soweit es die Verhältnisse nur immer gestatteten, blieben die Kleinen unter der Obhut der Mutter, sie leitete ihre Beschäftigungen bei der Arbeit wie beim Spiel, unter ihren und des Vaters Augen sollten sie so viel als möglich leben und die Mahlzeiten im engsten Familienkreis mit den Eltern einnehmen.

Die vorbildliche Bedeutung dieses Familienlebens für den sittlichen Standpunkt des ganzen Volkes wurde nach Gebühr geschätzt. Die Kronprinzeß in der Kinderstube war ein ebenso

---

*) Zum 25. Januar 1883. Eine Unterredung am häuslichen Herd für den Tag der silbernen Hochzeit des Kronprinzlichen Paares von Dr. G. Hinzpeter. Bielefeld und Leipzig. Velhagen und Klasing

beliebtes Bild, wie vielbesprochenes Thema, dessen sich bald die Legende bemächtigte. Allerhand märchenhafte Historien über pädagogische Ereignisse in der Kronprinzlichen Familie kamen in Umlauf, zahlreiche Anekdoten wurden vom Volksmund Potsdams, in dessen Mauern sich das schöne Familienleben entfaltete, namentlich auch über den Kronprinzen verbreitet, aus denen als Kern die Thatsache herausgeschält werden kann, daß der fürstliche Herr, ein Kind unter Kindern, seiner Würde nichts zu vergeben glaubte, wenn er sich mit seinen Lieblingen in ihrer Weise vergnügte, so wie es einst der große Schiller nicht verschmähte, mit den Kleinen an der Erde „Hund" zu spielen.

Und in der That: wer den Kronprinzen vor Eintritt der Zeit, wo ihn die zunehmende Arbeitslast daran verhinderte, die Stadt Berlin bis in die entlegensten Gegenden durchstreifen sah ohne alle Begleitung, nur die Gattin am Arm, der mochte wohl an diesem Anblick seine Freude haben und mit einiger Fantasie sich vergegenwärtigen, wie der hohe Herr zu Hause mit dem ältesten Kind lernte, das jüngste liebevoll auf dem Arm trug und mit der Gefährtin des Lebens, welche zugleich den Ruf einer musterhaften Hausfrau genoß, über das Wohl der Kinder beratschlagte, wollte man sich die Bilder des ausgeprägtesten Familiensinnes nicht noch weiter ausmalen.

In seiner Eigenschaft als Gutsherr von Bornstedt war ferner der Thronfolger durch eigenes und fremdes Zuthun zum vollendeten Typus geworden, mit vielen Anklängen an das patriarchalische Leben des Königlichen Großvaters in Paretz. Gleich jenem benutzte auch der Enkel, dem Drange seines liebenswürdigen Herzens folgend, jede Gelegenheit, mit dem Volk und namentlich mit dem heranwachsenden Geschlecht in Berührung zu kommen, wie dies z. B. im Verkehr mit der Jugend Potsdams, besonders mit den Knaben der Schwimmanstalt, zu Tage trat. Friedrich Wilhelm, den man wegen seines Bestrebens, sich zur reinsten Menschlichkeit durchzubilden, und sich in sich selbst zu vollenden, eine Goethe'sche Natur genannt hat, besaß jedenfalls eine der hervorragendsten Eigenschaften unseres größten Dichters: die Hinneigung zur Kinderwelt. Wie dieser, getreu seinem Ausspruch: „Christus hat recht, uns auf die Kinder hinzuweisen, von ihnen kann man leben lernen und selig werden" den Spröß-

lingen aller ihm befreundeten Familien, deren Verkehr er beständig suchte, frohe Feste bereitete und ihrer auch in den verdrießlichsten Lebenslagen nicht vergaß, so lernen wir den Kronprinzen als großen Kinderfreund und gütigen Spender mancher Freuden und Genüsse kennen, mit denen er die Schar der Kleinen in Bornstedt und Potsdam beglückte. Zahlreiche Bürger dieser Stadt und ebenso viele Biographen wissen von liebevollen Zügen und wahrhaft kinderfreundlichen Handlungen des Kronprinzen zu erzählen, zu Tage getreten bei den alljährlich im Garten des Neuen Palais stattfindenden Kinderfesten, wo der fürstliche Gastgeber die ganze Fülle seiner Liebenswürdigkeit entwickelte. Mit einem gewinnenden Lächeln für jedes Kind, mit einem beschwichtigenden Wort für den wilden Knaben, und einem aufmunternden für das schüchterne Mädchen bewegte er sich in ihren Kreisen, unterstützt von den eigenen Kindern und der hausmütterlichen Sorgfalt der Kronprinzeß, die geschäftig zwischen den gedeckten Tischen auf- und ab eilte, hier anordnend, dort prüfend und fragend, ob auch nirgends etwas fehle, ob auch keiner der jugendlichen Gäste ungesättigt aufstehe. Auf den Spielplätzen der Kronprinzlichen Kinder, welche für die Teilnahme an solchen Festen eigens hergerichtet waren, ging es besonders bewegt zu. An verschiedenen Stellen des Gartens ragten Kletterstangen in die Höhe, die Spitzen mit mancherlei begehrenswerten Gegenständen, wie Taschentüchern, Portemonnaies, Handschuhen, kleinen Flinten und Trompeten 2c. geschmückt, welche die Knaben durch katzenartiges Emporklimmen unter allgemeiner Heiterkeit zu erlangen suchten mit Unterstützung der jungen Prinzen da, wo Kraft und Geschicklichkeit versagten, während in den Scharen der Mädchen Reifenwerfen, Blindekuhspielen und andere Belustigungen nicht geringen Jubel hervorriefen, stets begleitet von der natürlich liebenswürdigen Teilnahme der gesamten Kronprinzlichen Familie.

So war die Atmosphäre beschaffen, in welcher die fürstlichen Kinder, unter ihnen Prinz Heinrich, heranwuchsen, und wenn wir noch hinzufügen, wie außer diesen Zügen eines wirklich schönen Familienlebens noch andere belebende Einflüsse auf sie einwirkten, wie die Eltern nicht bloß die Träger edler Gesinnungen und hoher menschlicher Tugenden, sondern auch eines allem Schönen in Kunst und Handwerk zugewandten Strebens waren,

müssen wir gestehen, daß alle Bedingungen für ein glückliches Gedeihen des jungen Sprossen aus dem Hause Hohenzollern erfüllt waren. Andere günstige Umstände kamen hinzu.

Wenn von den drei Arten der Erziehung, durch die Menschen, durch die Dinge und durch die Natur, wie sie der Philosoph von Genf unterscheidet, die beiden letzten gar nicht oder nur bedingt von uns abhängen, der Erziehung durch die Dinge aber ein besonderer Wert beizumessen ist, so war dem Prinzen auch hier ein glückliches Los gefallen.

Seine erste Jugend fiel in eine große Zeit des Werdens und Keimens, in eine Periode schwellender patriotischer Hoffnungen und hohen nationalen Aufschwunges.

Das 2jährige Kind, welches der Kronprinz nach seiner Rückkehr aus dem schleswig-holsteinischen Feldzuge auf dem Arme wiegte, hatte noch kein Verständnis für die Bedeutung des meerumschlungenen Landes und seines Jubels, als es dem deutschen Mutterlande wiedergewonnen war. Der Einzug des siegreichen preußischen Heeres vermochte ebensowenig nachhaltige Eindrücke zu erzeugen wie derjenige des Jahres 1866, als am 20. und 21. September, den beiden Jubeltagen voll Waffenglanz und Sonnenschein, Berlin die Sieger von Königgrätz enthusiastisch empfing. Wohl mochte der Blick des Knaben wie gebannt auf den einziehenden Helden ruhen, dem königlichen Feldherrn im Sattel des Leibrosses „Sadowa“, gefolgt von seinen Paladinen Bismarck, Moltke und Roon, auf dem kronprinzlichen Vater und Prinz Friedrich Karl, wohl mochten die überlebensgroßen Gestalten der Hohenzollernfürsten, die aus jenem Anlaß zum Schmuck des Lustgartens aufgestellt waren, überragt von der stolz dreinschauenden Borussia, sich seinem Gedächtnis eingeprägt haben, aber erst die Ereignisse des Jahres 1870 begegneten dem Verständnisse des jubelnden Knaben. Jetzt mußte sich auch in dieser jugendlichen Seele etwas von den Blitzesflammen entzünden, die unser Vaterland damals durchzuckten.

Der Prinz war Zeuge jener gewaltigen Erhebung des Volkes, als es, in seiner nationalen Würde beleidigt, den ihm aufgedrungenen Kampf wie ein Mann aufnahm, jener patriotisch erregten Stunden, wenn die Botschaften großer Siege von

jenseits des Wasgenwaldes in der Heimat bekannt wurden, und endlich jenes Freudensturmes, der Deutschland durchbrauste, als die deutsche Kaiserkrone auf dem greisen Haupt des heldenhaften Großvaters ruhte, als das ganze große deutsche Vaterland von den Alpen bis zum Meer dem Einiger des Reiches zujauchzte — und war auch Zeuge jener ewig denkwürdigen Einzugsfeier der heimkehrenden Truppen am 16. Juni 1871.

Der lorbeergeschmückte Kaiser und Oberfeldherr wieder wie vor 5 Jahren, seinen sieggekrönten Regimentern voran, hinter ihm der Kronprinz und Prinz Friedrich Karl, schallende Kommandos, Pauken- und Trompetenklang, donnernde Hurrahrufe, vieltausendstimmiger Jubel und millionenfach bis zu den entlegensten Grenzmarken das Echo: Ein Heer, ein Volk, ein Reich! Welch ein Tag und welche Scenen des Wiedersehens am 17. März bei der Rückkehr des Kaisers und seines Sohnes!

„Wen ein gütiges Geschick," so lautet eine gleichzeitige Schilderung, „in jener Stunde vor dem Schlosse des deutschen Kronprinzen vorüber führte, der konnte Zeuge einer ergreifenden Scene sein. Vor dem im festlichen Schmuck prangenden Schlosse hatte sich wie vor dem Kaiserpalais eine unabsehbare Menschenmenge gesammelt, die den heimgekehrten Helden mit immer neuen Hochrufen zujubelte. Gleich nach den ersten Hochs enthüllten sich die bis dahin geschlossenen Fenster im ersten Stocke und an einem derselben erschien die gesamte hohe Familie. Auf dem Fensterbrette standen der dreijährige Prinz Waldemar und die fünfjährige Prinzessin Victoria in sichtlicher, kindlicher Freude über das ungewohnte Schauspiel vor ihren Augen, nach allen Seiten grüßend und lebhaft mit den kleinen Taschentüchern wehend; hinter diesen Prinz Heinrich, Prinzessin Charlotte und Prinz Wilhelm, letzterer in der Gardelieutenants-Uniform; ganz im Hintergrund der Kronprinz mit seinem jüngsten Töchterchen auf dem Arm und an seine Schulter geschmiegt, seine Gemahlin, die Kronprinzessin. Es war ein entzückendes Bild, an dem sich die Menge nicht satt sehen konnte."

Am Abend dieses denkwürdigen Tages, als die neue Reichshauptstadt in einem Lichtmeer erstrahlte, war die Kaiserliche und Kronprinzliche Familie in den milden Märzabend hinausgefahren, um das große Schauspiel in Augenschein zu nehmen und sich

nochmals der jubelnden Bevölkerung Berlins zu zeigen. Nur schrittweise konnten sich die Gefährte der hohen Herrschaften in dem Menschengewühl fortbewegen, so umdrängte sie die Menge, ihrer Begeisterung immer wieder von neuem Ausdruck verleihend.

Wie mußte das alles auf die jugendliche, empfängliche Seele des Prinzen wirken, wie ihn erheben, seinen Ehrgeiz beleben, seine Kraft anspornen, einst auch etwas der großen Ahnen Würdiges zu leisten! In wie vielerlei Gestalten trat die Mahnung: „Ein jeder muß sich seinen Helden wählen, dem er die Wege zum Olymp hinauf sich nacharbeitet" an ihn heran!

Was Dr. Hinzpeter in seiner zweiten Schrift*) von Kaiser Wilhelm II. urteilt, wenn er sagt, es sei nicht zu verwundern, daß die preußischen Helden und Triumphe einen ganz besonders hohen Grad von Wärme und Stolz in ihm erweckten, gilt im gewissen Sinn auch von dem jüngeren Bruder, Prinz Heinrich.

Mußte es demnach als eine glückliche Fügung des Schicksals angesehen werden, daß des Prinzen Jugend in eine so herrliche Zeit fiel, so war es andererseits ein großer Segen für ihn, daß auch die erlauchten Eltern denjenigen Teil der Erziehung, welchen wir annähernd in unseren Händen haben — denn wer wäre im Stande, die Gespräche und Handlungen aller derer, die ein Kind umgeben, vollkommen zu leiten — die Erziehung durch Menschen, mit dem ganzen Ernst betrachteten, welchen der immer schwerer werdende Fürstenberuf verlangt. Hier steigerte sich, entsprechend der hohen Aufgabe, welche das Geschlecht der Hohenzollern für Deutschland zu erfüllen hat, die Schwierigkeit ins Ungemessene.

„Der Gedanke ist förmlich beängstigend, wenn man sich klar macht, welche Hoffnungen bereits jetzt auf das Haupt dieses Kindes gesetzt werden und wie viel Verantwortung vor dem Vaterland wir bei Leitung seiner Erziehung zu tragen haben, während äußere Familien und Rangrücksichten, Berliner Hofleben und viele andere Dinge seine Erziehung so bedeutend erschweren", so schrieb der Kronprinz mit Bezug auf seinen ältesten Sohn am 27. Januar 1871, und in demselben Sinne läßt sich Dr. Hinz-

---

*) Kaiser Wilhelm II. Eine Skizze nach der Natur gezeichnet. Bielefeld, Velhagen und Klasing, 1888.

peter vernehmen, wenn er sagt: „Die Erziehung des Kindes ist für jedes Ehepaar die wichtigste gemeinschaftliche Sorge; für diese Eltern mußte das Gewicht derselben nicht wenig vermehrt werden, durch das Bewußtsein der Verantwortung dem Volke gegenüber. Und Vater wie Mutter sind so geartet, daß sie diese auf's tiefste empfinden mußten. Unendliche Mühe und Sorgfalt wurde auf die Lösung dieser Aufgabe verwandt. Nach langem, ernstem Erwägen wurde mit großer Kühnheit das Ziel sehr hoch gesteckt, und der Weg dahin verzeichnet."

Der Kronprinz, leutselig und im besten Sinne des Wortes volkstümlich, ein Mann, der nicht nur als Feldherr die Herzen im Sturm eroberte, sondern auch dann den lebhaftesten Sympathien begegnete, wenn er seiner Neigung entsprechend aus dem Hofleben unter das Volk heraustrat, wünschte sein eigenes bürgerliches Ideal an den Söhnen verwirklicht zu sehen und beide Eltern begegneten sich abweichend von dem Herkommen in der Anschauung, daß die Erziehung in den Dienst dieser Aufgabe zu stellen und keine sich hierzu bietende Gelegenheit zu versäumen sei.

Die Prinzen sollten vor allem das Volk bei der Arbeit kennen, sein Ringen und Streben verstehen, den Kampf ums Dasein würdigen und seine Zustände beurteilen lernen. Die Fähigkeit, sich in anderer Lage zu versetzen, Freude und Leid jeder Lebensweise und jeder Art des menschlichen Daseins zu fühlen, erschien nicht minder wichtig, als die Notwendigkeit, den Kreis der Kenntnisse an den Arbeitsplätzen des Handwerks und des Gewerbefleißes, der Kunst und Industrie, des Handels und der Erfindungen, in Werkstätte, Fabrik und Museum, in Maschinenhalle und Ausstellungsgebäude, zu Schiff auf dem Wasser, und in Bergwerken unter der Erde zu erweitern. Die Weisung, in die Fülle der äußeren Welt zu greifen, wo der Mensch allein Nahrung für sein Wachstum und zugleich einen Maßstab desselben finden kann, wurde hier mit vollem Verständnis befolgt. Man wollte bei den eigenen Söhnen den Mangel an Anschauung, woran fürstliche Kinder in ihrer Entwickelung oft scheitern, vermeiden und ihre Erziehung auf gesunder, normaler, volkstümlicher Basis gründen.

Zu diesem Zweck machte es sich zunächst nötig, mit den pädagogischen Überlieferungen, wie sie auch im preußischen Königshaus bis jetzt festgehalten worden waren, völlig zu brechen.

Die Wurzeln der neuen Zeit reichen allerdings auch hier in die ältere zurück, wie denn nicht mit Unrecht behauptet wird, daß die Auferstehung des deutschen Kaiserhauses und die Wiedergeburt des deutschen Vaterlandes im wesentlichen den Grundsätzen der Erziehung zu verdanken sei, welche schon durch den Genius Preußens, Königin Louise, vertreten wurden.

Es mag hier nur an jene denkwürdige Unterhaltung der Königin mit dem Bischof Eilert erinnert werden, worin derselbe seine Erziehungsgrundsätze so darlegt: Ein Hauptfehler scheine ihm darin zu liegen, daß man bei der Erziehung des Kronprinzen mehr den künftigen König im Auge gehabt, als den Menschen. Und doch müsse auf diesen jener begründet werden, wenn etwas Rechtes und Ganzes daraus werden solle. Niemand leugne, daß der König, wie der Erste im Lande, so auch der Beste sein müsse. Der Beste könne er aber nur dann sein, wenn er zugleich der Edelste und Tugendhafteste sei. König sei er durch seine Geburt, aber gut werde er nur durch Mühe und Kampf, Tugend und Tapferkeit seien gleichbedeutende Begriffe. Zur Selbstbeherrschung, woraus die wahre Herrschaft über andere hervorgehe, gelange man nur durch Mühe und Achten auf sich selbst. Anlage, Fähigkeiten und Talente seien ein Geschenk der Natur, die der Mensch, des Königs Sohn, nicht anders als der Niederste im Volk mit auf die Welt bringe; alles käme darauf an, die angeborenen Anlagen zu entwickeln und dies sei das Werk der Erziehung. Selbst die allerbeste könne nicht geben, was die Natur versagt habe; was da zu wecken sei, sei ihr Werk und ihr Geschäft — der künftige Regent werde aber durch nichts mehr eingeschläfert als durch früh beigebrachte Ideen von seiner künftigen Macht, Herrschaft und Herrlichkeit. Die Vorzüge seiner Geburt lerne er früher kennen und üben, als die Pflichten, die er als Mensch zu lernen und zu erfüllen habe. Man isolire den künftigen Regenten, und doch solle er für Alle leben; dies könne und werde er aber nicht ohne Humanität. Er müsse Mensch sein, um menschlich fühlen zu können. Nichts sei daher verkehrter und der wahren Aus-

bildung und der künftigen Bestimmung mehr zuwider, als das Beharren und Bleiben in der nächsten Sphäre. Hier sei alles dienstfertig, unterthänig und bereit, den Willen zu thun; dieser aber müsse gebrochen werden. Niemand könne befehlen, der nicht zuvor gehorchen gelernt habe. Dies lerne aber der Kronprinz in seiner nächsten Umgebung nicht, vielmehr sei er überall, auch schon als Kind, der Erste nach dem König, und hiermit trete Überschätzung ein, die bald Hochmut und Egoismus werde. — Alle diese Nachteile zu verhüten, empfiehlt der Bischof, an die Direktoren der Gymnasien zu schreiben, um vier der talentvollsten und reichbegabtesten Knaben, ohne Unterschied der Geburt und des Herkommens in Vorschlag zu bringen, und diese mit dem Kronprinzen und den übrigen Königlichen Kindern erziehen zu lassen, um früh schon zu lernen und zu begreifen, daß nicht Stand, Rang und Geburt, sondern nur Einsicht und gute Gesinnung dem Menschen den wahren Wert gebe.

Diese Grundsätze, welche den wahren, unabhängigen Werth des Fürsten voran stellen und sich im wesentlichen mit dem Goethe'schen Wort decken:

„Selbst ist der Mann! Wer Thron und Kron' begehrt,
Persönlich sei er solcher Ehren wert."

bedeuten einen großen Fortschritt in der Geschichte der Prinzenerziehung. Noch aber waren sie nicht in die Praxis übersetzt worden, und wenn jetzt der Kronprinz des deutschen Reiches und zugleich Erbe des mächtigsten deutschen Thrones den Mut fand, ganz neue Wege zu betreten und ein von den deutschen Dynastien alsbald nachgeahmtes Beispiel zu geben, so muß ihm das zu besonderem Verdienst angerechnet werden, von dem nicht bloß die Annalen der Pädagogik Kenntniß genommen haben. Den Siegeslorbeer, so äußert sich Graf Douglas*), hatte dem edlen Hohenzollern die Geschichte dargereicht, aber auf einem anderen weniger hervortretenden Gebiete hatte er sich äußerliche Verdienste um das Vaterland erworben, die sich voll ebenbürtig den großen Siegen zur Seite stellen. Es wird ihm ewig unvergessen bleiben, daß er zuerst es war, der mit einsichtiger Weisheit die

*) „Was wir von unserem Kaiser erwarten dürfen" von Graf Douglas, Mitglied des Hauses der Abgeordneten. Berlin Walther und Apolant.

traditionellen Schranken der abgesonderten Prinzenerziehung zu durchbrechen wußte, um den dereinstigen Thronerben in die Mitte der Schule, d. h. in die Mitte des Volkslebens zu stellen und ihn so mit den Kreisen des praktischen Lebens in Berührung zu bringen. „Nie hat ein preußischer Prinz mit eigenen Augen so viel vom praktischen Leben gesehen, wie Wilhelm II.“ — meint derselbe Gewährsmann, und sein Bruder, Prinz Heinrich, fügen wir hinzu.

Nachdem am 1. Oktober 1874 in der Friedenskirche zu Sanssouci die Einsegnung des Prinzen Wilhelm stattgefunden hatte, schlug für ihn und den Bruder die Stunde des Abschieds aus dem Elternhaus. Um sie den Zerstreuungen des Hoflebens zu entziehen, die trotz aller Vorsicht und Zurückhaltung geeignet erschienen, die Ruhe der geistigen Entwickelung zu stören, ernste Ziele zu kreuzen, beschlossen die hohen Eltern beide Söhne die Lehranstalten einer kleinen Stadt besuchen zu lassen und nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten fiel die Wahl auf Kassel, die Hauptstadt der neuen Provinz, welche der Kronprinzlichen Familie schon von einem dortigen Aufenthalt im Jahre 1872 bekannt war und für ihre Zwecke besonders geeignet erschien. Der Ruf der Casseler Lehranstalten war ein guter und die innige Berührung der jugendlichen Vertreter des alten Herrscherhauses mit den Bewohnern der neuen Provinz, wie sie das Sitzen auf der Schulbank mit sich bringt, bildete einen weiteren Grund, gerade diese Stadt zu wählen. Als daher auf eine, an den Direktor des Gymnasiums ergangene Anfrage über die Aufnahme des Prinzen Wilhelm in seine Schule die freimütige Antwort erfolgte, er betrachte den Wunsch der Eltern als Befehl, erwarte aber von den beiden zukünftigen Zöglingen seiner Anstalt die unbedingte Übernahme derselben Pflichten und Beachtung derselben Ordnung wie von jedem anderen Schüler ohne daß ein Unterschied gemacht werde, konnte sich das Kronprinzliche Paar mit diesen Grundsätzen nur einverstanden erklären und führte die Söhne persönlich an ihrem neuen Aufenthaltsort ein.

Ein Casseler Feder schreibt hierüber: Am Tage nach dem Eintreffen der jungen Prinzen kam Mittags (12. Septbr. 1874) ihre Mutter, die Kronprinzessin, von Potsdam aus, am Abend

der Vater, von den Friedberger Manövern zurückkehrend, hier an, und gleich Tags darauf machten sie bei dem Oberlehrer der Obersekunda, Dr. Heußner, in dem Gymnasium einen Besuch, um ihren Sohn in bester Form zur Aufnahme anzumelden. Bei dieser Gelegenheit wurde festgestellt, daß die Anrede des prinzlichen Zöglings durch „Sie", der Namensaufruf durch „Prinz Wilhelm" erfolgen sollte, und ausdrücklich betont, daß der Fürstensohn unter seinen Mitschülern keine hervorragende Stellung erhalten und ihm nur der Schulzweck vor Augen geführt werden solle. Das geschah alles in der einfachsten und natürlichsten Weise gerade so, wie es von den anderen Eltern auch geschieht, wenn sie einen Sohn zur Schule bringen wollen; kein Ceremoniell, keine Etiquette: nichts als die gewinnendste Leutseligkeit —; Charakterzüge, welche auch in dem Wesen der Söhne alsbald hervortreten sollten. Wer die beiden jungen Prinzen in ihren bescheidenen, einfachen Anzügen und ihrem natürlichen jugendlichen Wesen sah, der mußte wohl überrascht werden, wenn er vernahm, daß er hier eines mächtigen Herrscherhauses blühende Söhne vor sich habe. Einfacher, natürlicher, vernünftiger, so ganz dem Prinzip echter Humanität entsprechend, ist wohl keiner Königskinder Erziehung gewesen, und einfach war auch die kleine Hofhaltung, welcher der Generalleutnant von Gottberg vorstand, mit dessen Familie die Prinzen im Fürstenhause wohnten. Ein Kammerdiener, zwei Lakeien, das Küchenpersonal und Stallleute für sechs Pferde, darunter zwei Wagenpferde vervollständigten den kleinen Hausstand, der im Sommer nach Wilhelmshöhe übersiedelte, wo das Erdgeschoß eines Seitenflügels bewohnt wurde, unfern von den Räumen gelegen, die kurz vorher den letzten Kaiser der Franzosen als Kriegsgefangenen beherbergt hatten. Von dort führte ein kleiner, zweisitziger Wagen mit zwei schwarz und weiß gesprenkelten Pferden die Prinzen täglich zur Schule.

Prinz Wilhelm war in die Sekunda des Gymnasiums eingetreten, nachdem der Gesichtspunkt einer vollständigen Gymnasialbildung schon seine bisherige Erziehung geleitet hatte; Prinz Heinrich erhielt zunächst Privatunterricht, sowie es im elterlichen Haus der Fall gewesen. Mathematik gab Dr. Uth, Physik Dr. Kramm, Dr. Hornstein Chemie, Mr. Ayme Französisch, Mr. Fox Englisch, während der Premierlieutenant im 3. Garde-

Grenadier-Regiment von Wurmb die Prinzen im Exerzieren, Turnen und Fechten unterrichtete, in jenen Fächern der körperlichen Ausbildung, auf welche die Kronprinzlichen Eltern besonderes Gewicht legten.

Die Naturanlage, der von der Mutter ererbte Geschmack für englische Spiele und Sport jeder Art kam hier fördernd entgegen. War doch der erste Lawn-tennis-Platz im Garten des Neuen Palais zu Potsdam und floß doch die Havel, die mit ihren waldumkränzten Seen zum Baden und Segeln einladet, dicht daran vorbei. Auf den Spiel- und Turnplätzen zu Potsdam hatte Prinz Heinrich die Übungen des Bruders Wilhelm und der Schwester Charlotte geteilt, wo die Kinder an einem hohen Klettergerüst wie Kätzchen auf und nieder huschten, überwacht von dem sicheren Auge und den zuverlässigen Händen eines Bootsmannsmaats der Königlichen Marine. Auch pflegten sie die regelmäßigen Bootfahrten, die von den Eltern auf dem Jungfernsee bei Glienicke unternommen wurden, mitzumachen. Am Ufer des herrlichen Gewässers stand während der Sommermonate jeden Jahres eine kleine Abteilung der Marine im Dienst, um bei den Wasserfahrten der Königlichen Familienglieder thätig zu sein, und regelmäßige Bootfahrten gehörten auch zu dem Erziehungsprogramm der jungen Prinzen, die ihre eigenen Fahrzeuge besaßen, nachdem sie auf einem kleinen Fregattenmodell, einem Geschenk des englischen Königs Wilhelm IV. an den König von Preußen, ihre ersten Versuche in der Kunst der Schiffahrt angestellt. Die Bekanntschaft mit dem nassen Element, auf diese Weise gemacht, wurde in Kassel fortgesetzt, wenn es die Jahreszeit erlaubte, schwimmend die Gewässer der Fulda mit kräftigen Armen zu teilen, oder auf dem Eise in der Aue und auf Wilhelmshöhe die Gewandtheit im Schlittschuhlaufen zu zeigen. An Stelle der Schneeballenschlachten traten im Sommer mancherlei Übungen des gesunden Sports, die englischen Lieblingsspiele Krocket und Kricket, und wenn die hohen Eltern abwechselnd in Kassel erschienen, bald der Kronprinz, dann wieder die Kronprinzeß, wenn sie die Söhne im Verkehr mit ihren Mitschülern beobachteten, dann nahmen sie die Überzeugung mit hinweg, daß die Schulzeit nicht nur mit echtem Hohenzollernfleiß ausgenutzt werde, sondern daß auch die

körperliche Entwickelung der Prinzen mit der geistigen gleichen Schritt hielt und gute Fortschritte mache.

Der ausgesprochene Zweck des Aufenthaltes in Kassel war in erster Linie, die beiden Prinzen die unschätzbaren pädagogischen Vorteile, welche eine öffentliche Schule als lebendiges Ganzes mit idealen Zielen für die Entwickelung und die Intelligenz des Charakters unbedingt hat, genießen zu lassen, sie sodann in das gewöhnliche, ihnen sonst fern bleibende Leben durch Herstellung völlig freien Verkehrs und gemeinsamen Strebens mit Altersgenossen einzuführen und ihnen die Möglichkeit unmittelbarer Berührung mit allen, auch den untersten Volksschichten zu gewähren. Endlich sollte den Prinzen die seltene Gelegenheit geboten werden, sich durch eigene Kraft und Geschicklichkeit in diesem Gemeinwesen, wo das rücksichtslose Alter die Entscheidung hat, eine Position zu schaffen, welche ihnen ihr Rang dort nicht zu geben vermochte.

Das Ziel des Unterrichts war für den Prinzen Wilhelm die Erwerbung aller der Kenntnisse, welche die höchstgebildeten Klassen des Volkes zu besitzen pflegen, damit der Prinz der Stellung, welche ihm seine Geburt bestimmte, nach allen Richtungen gewachsen sei. Eigene Neigung und der Wunsch der Eltern hatten den Prinzen Heinrich schon von frühester Jugend auf den Beruf des Seemanns hingewiesen, so daß für ihn der Besuch einer Anstalt wie das Realgymnasium vortheilhafter erschien, der alsbald auch zur That wurde. Michaelis 1876 trat er in die Realschule I. Ordnung in Kassel ein, wobei als leitender Grundsatz die Bestimmung der Eltern festgehalten wurde, daß auch Prinz Heinrich wie sein älterer Bruder dem Organismus der Schule nach allen Richtungen unterworfen, und seine ganze Existenz nach den Forderungen der öffentlichen Lehranstalt geregelt werde. Weder die Aneignung so mancher für die besondere Lebensstellung notwendigen Fertigkeiten — neben Tanzen, Reiten, Schwimmen und Fechten möglichst frühes und vollständiges Beherrschen der englischen und französischen Sprache —, noch die Ausübung der sehr frühe beginnenden Repräsentationspflichten sollten der Erreichung jenes Hauptzweckes Eintrag thun. So ging denn auch Prinz Heinrich mit seiner Grammatik und seinen Logarithmen unter dem Arme zur Schule,

um wie jeder seiner Mitschüler sein Pensum zu bewältigen, denn in usum delphini wurde ihm nichts zurecht gelegt.

Unter diesen Umständen konnte es nicht ausbleiben, daß die Anstrengungen, welche von beiden Prinzen verlangt wurden, über das übliche Schülermaß hinausgingen und ungewöhnliche wurden. Sie wiederholten sich täglich vom frühesten Morgen bis zum späten Abend, und ließen für die dem jugendlichen Alter zufallenden Genüsse um so weniger Raum, je mehr Pünktlichkeit, Ordnung, Fleiß und die Angewöhnung jener unerbittlichen, selbstverleugnenden Pflichterfüllung, welche stets als erste Zierde der Herrscher auf dem Throne Preußens gegolten, von Seiten des Civil- und Militärgouverneurs betont wurde. Aber alle Schwierigkeiten wurden überwunden und die Ziele erreicht.

Während Prinz Wilhelm am 24. Januar 1877 im Schulsaale des Gymnasiums zu Cassel als der 10. unter 17 Schülern sein Abiturientenexamen ablegte, hatte Prinz Heinrich das Realgymnasium mit nicht geringerem Erfolge besucht, und erhielt am 20. Januar 1877 das Zeugnis der Reife für die Obersecunda mit dem Prädikat „gut". In dem vorgeschriebenen, von jedem Abiturienten einzureichenden Lebenslauf gab Prinz Wilhelm Staats- und Rechtswissenschaft als Gegenstand seines akademischen Studiums an, Prinz Heinrichs Wege führten nicht nach der Universität hin, und seine fernere Ausbildung sollte deshalb an einem anderen Orte fortgesetzt werden. Beide Prinzen verließen zu gleicher Zeit die Stadt an der Fulda, wo sie in Freundschaft und Liebe alle Leiden und Freuden des Schülerlebens mit einander geteilt hatten. Prinz Wilhelm feierte 2 Tage später am 27. Januar mit seinem 18. Geburtstag zugleich den Tag seiner Volljährigkeit, um bald darauf (9. Febr.) in die 6. Compagnie des I. Garderegimentes zu Fuß einzutreten. Für den jüngeren Bruder galt es zunächst, sich zur Konfirmation vorzubereiten, die für den Frühlingsmonat festgesetzt war.

Da mit dem Prinzen Heinrich zugleich seine ältere Schwester, Prinzessin Charlotte und Prinzessin Louise Margarete, Tochter des Prinzen und der Prinzessin Friedrich Carl von Preußen, das Bekenntnis ihres evangelischen Glaubens in jener Osterzeit ablegen sollten, wurde diese Feier eine besonders bedeutsame. Nachdem am Vormittag des 27. März in der Kapelle des

Kronprinzlichen Palais zu Berlin die Prüfung der Konfirmanden im engsten Kreise der Königlichen Familie vorangegangen war, folgte am nächsten Tage in der Kapelle des Königlichen Schlosses die gemeinsame Einsegnung, welche die in der Hauptstadt anwesenden Mitglieder des Königlichen Hauses vollzählig vereinte. Auch die Großherzoglich badischen Herrschaften, sowie der Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha, der Großoheim der Kronprinzlichen Kinder, war gekommen, und eine zahlreiche geladene Gesellschaft, darunter die Lehrer und Gespielen der fürstlichen Konfirmanden, füllte die Räume des festlich geschmückten Gotteshauses, in welchem der Altar mit weißen und roten Kamelien und Fächerpalmen geziert war.

Punkt 12 Uhr ertönte das Zeichen, daß der Hof nahe, und fast gleichzeitig, demselben unmittelbar voran, erschienen die Konfirmanden, welche bis dahin in der Prinz Wilhelm'schen Wohnung nach der Schloßfreiheit zu sich aufgehalten hatten. Die Kronprinzessin führte nunmehr Prinzessin Charlotte, der Kronprinz den Prinzen Heinrich, der in der Uniform des ersten Garderegiments z. F. mit Stern und Band des schwarzen Adlerordens erschien, während Prinzessin Louise Margarete zwischen ihren Eltern, Prinz und Prinzessin Friedrich Carl schritt. Nachdem die Kaiserlichen Majestäten und die übrigen fürstlichen Anverwandten zur Rechten des Altars, vor welchem die Sessel für die hohen Konfirmanden standen, Platz genommen, leitete der Königliche Domchor die Feier durch den Vortrag des 100. Psalms ein, worauf die Gemeinde den Choral: „Eine feste Burg ist unser Gott" sang. Einer einleitenden Ansprache des Hofpredigers und Schloßpfarrers Dr. Kögel schloß sich die Vorlesung des Glaubensbekenntnisses der 3 Konfirmanden an, worauf der Domchor „Sei getreu bis in den Tod, so will ich dir die Krone des Lebens geben" intonirte. Es folgte nunmehr die Konfirmationsrede, welcher Ev. Joh. 14, V. 27: „Den Frieden lasse ich Euch" u. s. w. zu Grunde lag und an das „Sei getreu bis in den Tod" anknüpfte. Zu den Konfirmanden gewendet, sprach der Redner: Gott habe sie hoch gestellt, ja auf eine Höhe, wo man, wie es heiße, sich einsam fühle. Bis jetzt habe ihnen der Friede nicht gefehlt, nun aber, da der Wechsel des Lebens in Unruhe sie ergreife, möchten sie Sorge tragen, daß Niemand und nichts

den Frieden ihnen nehme. Darum bitte er sie in dieser feierlichen Stunde, nimmer durch Schmeicheln und Heucheln sich bewegen zu lassen, immer an den Pflichten die Rechte zu messen, und wenn sie verkannt würden, den Frieden Gottes das Engelsgeleite sein zu lassen. „Euer Herz erschrecke nicht!" schloß die gemeinsame Ansprache, nach welcher der Geistliche an jeden der drei Konfirmanden einzeln sich wendete. Das Schlußwort galt dem Prinzen Heinrich, der zwar selber es ausgesprochen, wie mit diesem Tag ein neuer Abschnitt in seinem jungen Leben beginne. Vorbei sei die Prüfungszeit zu dem selbst gewählten Berufe; nun solle eine neue Laufbahn — das Meer — ihn umfangen mit ihren Reizen und Anstrengungen, mit ihren Versuchungen und Gefahren. Dafür möge der Prinz eine Losung mitnehmen, die an einem seiner hohen Verwandten sich schon bewährt habe, stets solle er dessen eingedenk sein: „Es ist kein Mast so hoch gestellt — kein Schiff so fest genietet, daß es im Sturme nicht zerschellt — wenn es der Herr gebietet. Und wenn nur Gott dann wieder will, sind Wind und Wogen wieder still!" — „Nicht gebe ich, wie die Welt giebt", mit diesem für die Feier besonders geltenden Spruch endete der Redner und vollzog hierauf die Einsegnung der beiden Prinzessinnen und des Prinzen, dem er die Worte der heiligen Schrift Psalm 107, 23—24, 31: „Die mit Schiffen auf dem Meere fuhren u. s. w." als Führer auf den Lebensweg mitgab. Der Einsegnung folgte Gebet und der Gesang der Gemeinde: „Nun danket alle Gott", sodann der Segen. Während von der Höhe der Kapelle herab die ergreifenden Töne des Händel'schen Hallelujah erklangen und den mächtigen Kuppelraum erfüllten, schickten sich die Kaiserlichen Majestäten zum Weggehen an, die Konfirmierten aber verließen, nach herzlicher Umarmung der fürstlichen Eltern, an deren Seite das Gotteshaus. Viel innige Wünsche für den neuen Lebensabschnitt begleiteten sie, vor allem aber den fürstlichen Jüngling, der den schweren Beruf des Seemanns sich erkoren, und im Begriff stand, sich den trügerischen Wellen des Meeres anzuvertrauen.

II.

Eintritt in die Marine.

„Das Leben gleicht auf Erden
Dem Meer mit Ebb' und Flut,
Man muß Matrose werden,
Und dann durchschifft man's gut."
H. von Littrow.

Ankunft in Kiel. — Ablegung der Kadetten-Eintrittsprüfung. — Das Kronprinzliche Paar mit Prinz Wilhelm trifft ein. — Die Vorstellung an Bord Sr. M. Schiff „Niobe". — Die akademische Jugend huldigt dem Kronprinzen — Bedeutung des Tages. — Prinz Adalbert. — Licht- und Schattenseiten des Seemannsberufes.

Der 16. April des Jahres 1877, ein Montag, war der bedeutungsvolle Tag, an welchem Prinz Heinrich in Begleitung seiner Gouverneure, des Generalmajors von Gottberg und des Kapitänlieutenants Freiherrn von Seckendorff, nach Kiel abreiste, woselbst er mittags 12½ Uhr ankam und zunächst im Hotel Germania Wohnung nahm. Nachdem vom 19.—21. April die Kadetten-Eintrittsprüfung abgelegt war, traf am Sonnabend der Kronprinz in Begleitung der Kronprinzeß und des Prinzen Wilhelm, den Marineminister von Stosch und dessen persönlichen Adjutanten im Gefolge, von Hamburg kommend in der Hafenstadt ein, vom Prinzen Heinrich und den Spitzen der Zivil- und Militärbehörden empfangen. Außer dem Chef der Ostseestation Kontreadmiral Werner und dem Stadtkommandanten Grafen Hardenberg hatten sich noch eingefunden der Landtagsmarschall Graf Emil zu Ranzau-Rastorf, der Oberpräsident Freiherr von Scheel-Plessen, der Landesdirektor von Ahlefeld, ferner der Oberappellationspräsident Ebert, der Rektor der Universität Professor Dr. Hensen, sowie die Vertreter des Konsistoriums, die alsbald den Hohen Herrschaften vorgestellt wurden, worauf sich dieselben mit den beiden Söhnen unter jubelnden Zurufen und Blumenspenden im offenen Wagen durch die festlich geschmückte Stadt nach dem Kriegshafen begaben, um an der Barbarossabrücke auszusteigen

und hier zunächst vom Offizierkorps der Garnison begrüßt zu werden.

An der Wasserseite der Düsternbrooker Allee hatten die Truppenteile der Marine, die Werftdivision und das Seebataillon Aufstellung genommen, während in der Wasserstraße die Salutgeschütze der Ostseestation aufgefahren waren. Tausende von Schaulustigen bevölkerten die Ufer des so herrlich gelegenen, malerischen Hafens, die anliegenden Straßen, sowie die Handelsflotte hatten ihren besten Flaggenschmuck angelegt, von den Fahrzeugen der Werft, den Kasernenschiffen u. s. w. wehten bunte Wimpel, die Barbarossabrücke aber, von welcher die Abfahrt stattfinden sollte, übertraf im Schmuck ihrer Guirlanden alles übrige. Dort lag das blaue Königsbot mit purpurrotem Baldachin zur Aufnahme der Hohen Gäste bereit, und volle Bereitschaft zeigte auch das in Paradeaufstellung formierte und im Paradeschmuck prangende Geschwader.

Zunächst der Stadt lag die Korvette „Arcona" und die Panzerfregatte „Preußen". An diese schloß sich die Segelfregatte „Niobe", welche Prinz Heinrich aufnehmen sollte, dann folgten die Korvette „Medusa", die Schulschiffe „Musquito", „Rover" und schließlich die Kanonenboote „Delphin" und „Sperber", sämtlich mit Wimpeln und Flaggen aufs reichste ausgestattet, die paradierenden Mannschaften in den Raaen.

Nach Begrüßung des Offizierkorps bestiegen die hohen Herrschaften das Königsbot, befehligt vom Lieutenant zur See du Bois, in welchem Augenblick die in die Höhe steigende kronprinzliche Standarte mit 21 Schuß von jedem Schiff salutiert wurde, und fuhren dann an der Front der Aufstellung hinunter, beim Passieren eines jeden Schiffes von dem brausenden Hurrah der Mannschaften und dem Donner der Geschütze empfangen. An der „Niobe", dem Kadettenschulschiff, wo sich der Marineminister, der Kommandant Korvettenkapitän Köster und die übrigen Offiziere zu ehrfurchtsvollem Empfang aufgestellt hatten, der Seekadetten nicht zu vergessen, welche gleichfalls versammelt in Spannung der Gelegenheit harrten, wo sie den neuen fürstlichen Kameraden in ihren Reihen begrüßen könnten, wurde angelegt. In dem Augenblicke, als das fürstliche Paar mit den beiden Söhnen an Bord erschien, wurde am Topp die Kaiserliche

Standarte gehißt, und nunmehr stellte der Chef der Admiralität den Prinzen Heinrich dem versammelten Offizierkorps mit folgenden Worten vor:

„Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen ist das erste Glied unseres hohen Herrscherhauses, welcher seine militärische Laufbahn in der Marine beginnt. Er gewährt mithin das lebendige Zeugnis, daß unser hoher Kriegsherr die Marine der sieggekrönten und bewährten Armee ebenbürtig an die Seite zu setzen wünscht und daß auch wir eine starke Waffe für den großen Lauf des Hauses Hohenzollern werden sollen. Ist die Armee in der Hand unserer Fürsten das Mittel der Einigung unseres Vaterlandes geworden, so dürfen wir hoffen, allen Deutschen, wie sie zu Millionen über die Erde zerstreut sind, die Produkte jener Einigung, die deutsche Kraft, lebendig und belebend kundzugeben. Große Ziele werden uns damit gesteckt, aber auch große Pflichten auferlegt und damit unserer Entwicklung die schönste Zukunft gezeigt."

Sodann fuhr der Sprecher zum Kronprinzen gewandt fort:

„Eurer Kaiserlichen Hoheit hat die deutsche Marine vor allem dieses erfreuliche Ereignis zu danken. Der Wille Eurer Kaiserlichen Hoheit hat der Marine den Sohn zugeführt und damit die starke Hand und die gnädige Gesinnung bewiesen, welche uns eine große Zukunft ermöglicht. Wir empfinden vollen und warmen Dank dafür und wollen ihn bestätigen durch ernste Sorge für das uns anvertraute hohe Gut und durch treue Pflichterfüllung in allem, was der Dienst und die Liebe zu Kaiser und Reich von uns fordert. Wir geben daher der freudigen Erregung des Augenblicks ob der Huld Eurer Kaiserlichen Hoheit Raum, indem wir dem Gedeihen unseres Hohen Herrscherhauses ein Hurrah ausbringen."

Nachdem der Freudenruf verklungen, erwiderte der Kronprinz:

„Ich übergebe Meinen Sohn der jungen sich noch entwickelnden Marine mit dem Vertrauen, daß derselbe zu ihrer Förderung beitragen und den Ruhm, den die Armee stets erworben, wenn die Forderung an ihn heranträte, auch auf die Marine zu übertragen helfen würde."

Jetzt stimmte die Matrosenkapelle die Nationalhymne an, von den Raaen donnerte ein kräftiges Hurrah, welches von dem

nächstliegenden Schiff aufgenommen, sich von Fahrzeug zu Fahrzeug weiter fortpflanzte, die am Ufer harrende Menge schwenkte unter jauchzenden Hochrufen Hüte und Tücher, und in all den Jubel hinein dröhnten die ehernen Schlünde der Schiffs- und Salutgeschütze des Geschwaders und der Feste Friedrichsort, sowie der 4 am Ufer aufgestellten Geschütze, die Kunde von dem Geschehenen in die Lande hinaustragend.

Es war ein erhebender, großartiger Augenblick, wie er selten geboten wird.

Nach kurzem Verweilen an Bord verließen um 6¼ Uhr die Hohen Gäste die „Niobe" wieder, welche gleichzeitig die Kaiserflagge niederholte, und begaben sich unter neuem Salut auf dem Königsboot nach der Kaiserlichen Werft in Düsternbrook, von wo aus die Fahrt im Wagen nach Hotel Bellevue angetreten wurde.

Ein Diner im engeren Kreise unter Zuziehung der nächsten Umgebung und weniger Geladenen folgte, indes der Fackelzug, welchen die Studentenschaft Kiels vorbereitet hatte, den Abend in Anspruch nahm. Kurz nach 8 Uhr bewegte sich eine lange Fackelreihe in malerischen Linien unter den Klängen mehrerer Musikchöre durch das Düsternbrooker Gehölz nach Bellevue hinauf, wo die dem kronprinzlichen Paar entsendete Deputation die freundlichste Aufnahme fand. In seiner Antwort auf die Begrüßungsrede eines ihrer Mitglieder hob der Kronprinz hervor, wie sehr ihn die Huldigung der akademischen Jugend gerade an diesem Tag freue, an welchem er seinen Sohn der Marine zugeführt, während der ältere Bruder demnächst die Universität beziehen solle, wo er selbst vor 22 Jahren eine so frohe Studentenzeit verlebt. Hierauf begab er sich, die hohe stattliche Figur durch Helm und Mantel noch gehoben, zu den Fackelträgern hinunter, die im Halbkreis aufgestellt, dem Erben der deutschen Kaiserkrone ein dreimaliges begeistertes Hoch ausbrachten, um alsbald Zeugen der leutseligen, herzgewinnenden Weise zu sein, in welcher sich der Kronprinz zunächst mit den Chargierten unterhielt, sodann an der Reihe der übrigen Studenten entlang ging, einzelne anredend und sich nach den verschiedenen Verbindungen erkundigend. Es war schon 9½ Uhr geworden, als der Zug nach Kiel zurückkehrte, um sich zu einem großen

Kommers zu vereinigen, bei welchem die kräftigsten Salamander gerieben und begeisterte Worte auf Kaiser und Reich gesprochen wurden. Damit schloß dieser ereignisvolle Tag.

Oder war er nicht ereignisvoll, nicht ein Gedenktag für das ganze deutsche Volk? – Daß der Kaiser seinen Enkel, der Kronprinz seinen Sohn von sich ließ, um ihn den nicht geringen Beschwerden und Gefahren der gewählten Laufbahn auszusetzen, bewies genugsam, welch hohes Interesse beide an der Entwicklung der deutschen Kriegsmarine nahmen. Es sollte der Prinz seinen Beruf als Seemann gründlich kennen lernen, sich von Jugend auf in strenger Schule üben, um dereinst als künftiger Admiral Deutschlands Flagge auf dem Meere mit denselben Ehren, mit demselben Ruhm zu entfalten, wie dies Vater und Großvater auf dem Festland gethan. Dieser Gedanke war groß, und in gewissem Sinn auch neu.

Seit dem Tod des unvergeßlichen Chefs der jungen deutschen Flotte, des Prinzen Adalbert,*) hatte dieselbe kein Mitglied des Königlichen Hauses Hohenzollern zu den Ihrigen gezählt. Und welche Schicksale waren dem deutschen Vaterland beschieden, welche Wandlungen seiner Flotte auferlegt, bis die anfängliche auf dem Papier bejubelte, dann als Königlich preußische, später als deutsche Bundesmarine organisierte Flotte, endlich als Kaiserlich deutsche Marine in die Erscheinung trat.

Damals, im Jahre 1848, als unter dem Jubel von Millionen der Völkerfrühling anzubrechen schien, als die Begriffe von der Freiheit, Einheit und Größe Deutschlands mehr dem

*) Heinrich Wilhem Adalbert, Prinz von Preußen, Sohn des Prinzen Wilhelm, jüngsten Bruders König Friedrich Wilhelms III. und der Prinzessin Maria Anna von Hessen-Homburg, geb. den 29. Oktober 1811 zu Berlin, gest. den 6. Juni 1873 in Carlsbad, trat früh in das Heer ein, ward 1839 als Oberst mit der Führung der Gardeartillerie-Brigade betraut, 1840 Generalmajor, im Juni 1843 an Stelle des kurz vorher verstorbenen Prinzen August zum ersten Generalinspekteur der gesamten preußischen Artillerie und am 31. März 1846 zum Generallieutenant ernannt. Schon von Jugend auf bewies der Prinz große Neigung, fremde Länder kennen zu lernen. Er besuchte 1826 Holland, 1832 England und Schottland, 1834 Petersburg und Moskau, 1837 das südliche Rußland, Griechenland und die Jonischen Inseln und trat 1842 eine größere Reise nach Brasilien an, die er in dem Werke „Aus meinem Reisetagebuch 1842 (als Manuscript gedruckt, Berlin 1847) beschrieb.

schwärmerischen Herzen als der bewußten Thatkraft und dem praktischen Verstande entsprangen, als man im ganzen Bereich der deutschen Zunge für die nationale Flotte sprach, schrieb, sang und sammelte, ohne daß man doch im Stande war, dem kleinen Dänemark, welches unsere Häfen blockierte, die Kauffahrteischiffe kaperte, die Stirne zu bieten, war Prinz Adalbert in deutschen Landen so ziemlich der einzige Mann, der ein competentes Urteil in Dingen der Marine besaß und seine Dienste dem Vaterland, so gut ihm dies als Angehöriger eines Regentenhauses möglich war, zur Verfügung stellte.

Bei dem Interesse, welches der Prinz von Jugend auf für die Marine gehabt, war er auf seinen Reisen bestrebt, seine nautischen Kenntnisse zu erweitern, und schon im Anfang der 40er Jahre begannen seine Bemühungen in dem Bau der kleinen preußischen Segelkorvette „Amazone“, zur Ausbildung der Navigationsschüler bestimmt, ihre ersten Früchte zu tragen. Als nun der Gedanke einer deutschen Flotte Gemeingut der ganzen Nation wurde, nahm der Prinz die Gelegenheit wahr, seine im Marinewesen gesammelten Erfahrungen durch die „Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte“ (Potsdam 1848) nutzbar zu machen und der damaligen Centralgewalt in der Herstellung einer Flotte hilfreich an die Hand zu gehen. Bei Bildung einer technischen Kommission wurde er Vorsitzender, wozu er in seiner Eigenschaft als General der Artillerie, mit welcher Waffe die Marine in 1. Linie zu rechnen hat, besonders geeignet erschien. Am 30. März 1854 zum Admiral der preußischen Küsten und Oberbefehlshaber der Marine ernannt, erwarb er sich große Verdienste um Hebung derselben, wurde im Sommer 1856 auf einer Übungsfahrt im Mittelländischen Meere im Kampf mit Riffpiraten am Schenkel verwundet, übernahm 1864 während des dänischen Krieges den Befehl über das Ostseegeschwader, ohne Gelegenheit zu Kriegsthaten zu finden, konnte sich aber 2 Jahre später, als Preußen seine Marine dem Norddeutschen Bunde als Morgengabe darbrachte, das Zeugnis geben, 2 Jahrzehnte lang seine ganze Kraft dem großen Werk gewidmet zu haben. Nachdem im verhängnisvollen Juli 1870 das Kommando über das deutsche Panzergeschwader an den Viceadmiral Jachmann übergegangen war, damit dem Prinzen Gelegenheit gegeben würde,

an dem bevorstehenden Feldzug bei der Armee teilzunehmen, wurde ihm die frohe Genugthuung, zu sehen, wie das deutsche Volk, welches auf der Wahlstatt den Boden der Einigkeit betreten hatte, im neuen Reich das Bestreben frisch zum Ausdruck brachte, der nationalen Flagge auch in fernen Weltteilen die ihr gebührende Achtung zu verschaffen, wie man alles daran setzte, der vaterländischen Flotte, die bisher nur eine langsame Entwicklung gehabt, eine des neuen Kaisertums würdige Gestalt zu geben, und hatte selbst die Freude, sein segensreiches Wirken als Generalinspekteur der Marine fortsetzen zu können, bis der Tod seinem der Flotte und dem maritimen Gedanken gewidmeten Leben ein Ziel setzte. —

Eine junge frische Kraft sollte jetzt in seine Fußtapfen treten, der fürstliche Jüngling, welcher, die Brust geschwellt von tausend farbenreichen Hoffnungen, auf den Ozean hinausstrebte, nicht minder begeistert als der ritterliche Prinz-Admiral, von dem erzählt wird, daß er schon als 15jähriger Knabe von Stralsund aus mit einem Vertrauten auf eigene Faust in einem größeren Segelboote eine Seereise nach Schweden unternommen, die Eltern durch sein spurloses Verschwinden in die größte Angst versetzend, bis er durch seine Rückkehr die Besorgnis zerstreute und sich Verzeihung für seine Eigenmächtigkeit erwirkte. Hier wie dort die schon sehr frühzeitig hervortretende ausgesprochene Neigung für den seemännischen Beruf und hier wie dort der feste Entschluß, alle Entbehrungen, Gefahren und Schwierigkeiten, die er mit sich bringt, um jeden Preis zu überwinden.

Wie nötig ein solch energisches Wollen gerade hier vonnöten war, bedarf nur der Andeutung.

Daß der romantische Nimbus und die Gebilde einer grotesken Phantasie, welche unter dem Einfluß des Seeromanes und ähnlicher Bücher, das Meer und seine Getreuen zu umgeben pflegen, in der Regel vor der rauhen Wirklichkeit zerfließen, wie ein Nebel vor der Sonne, wenn sich die Anfänge der Laufbahn besonders hart gestalten, ist eine bekannte Thatsache. Wir brauchen hier nur den Nestor der deutschen Seehelden über die Enttäuschungen zu hören, die ihm durch die Schriften von Cooper und Marryat bereitet wurden.*) Ihre Schilderungen hatten den

*) R. Werner, Erinnerungen nnd Bilder aus dem Seeleben.

Knaben bestimmt, Seemann zu werden, das Gefährliche des Kletterns in der Bemastung, die Arbeit in der Takelage, wie sie dort erzählt wird, hatten ihn angezogen, die nüchterne Prosa der eignen Erfahrung in Gestalt trauriger Arbeiten stießen ihn ab und zerstörten mit rauher Hand alle Illusionen, so daß mit einem Male alle poetischen Anschauungen, alle schwärmerischen Gedanken vor der strengen, mitleidslosen Wirklichkeit zerstoben.

Solche Qualen, wie sie dem Schiffsjungen der Kauffahrteimarine beschieden waren, erwarteten den Prinzen nun zwar nicht, wohl aber die ganze übrige Schwere des erwählten Berufes, den er nach der Gewohnheit des Königlichen Hauses von der Pike auf und in seiner ganzen Strenge kennen lernen sollte.

So vieles muß der Seemann über Bord werfen und sich mit stoischer Gleichgiltigkeit wappnen, wo den Genossen, die festen Boden unter sich haben, die Freude lacht. Die Einförmigkeit des Schiffsdienstes und seine Anstrengungen, der Kampf mit Wetter und Sturm, die Einflüsse der oft schroff wechselnden Temperatur der Luft stumpfen ab und machen ernst, ja die ganze Existenz des Seemanns ist eigentlich eine Kette von Gefahren und Mühen, eine beständige Schlacht, die er den Elementen liefert, ein unaufhörliches Einsetzen des Lebens schon bei den gewöhnlichen Schiffsarbeiten, wenn es gilt, einen Wimpel zu klären, eine Arbeit in der Takelage zu vollbringen, ein ununterbrochener Kampf gegen die Angriffe auf die Gesundheit des Leibes und der Seele, denn auch die moralischen Entbehrungen sind nicht gering.

In dem gewöhnlichen Einerlei des Lebens an Bord giebt es kein Gegengewicht geistiger Erholung oder gemütlicher Anregung. Von Eltern und Geschwistern, von Weib und Kind getrennt, herausgerissen aus allen gewohnten, materiellen und moralischen Beziehungen, unter Bedingungen lebend, die oft allen natürlichen Anforderungen des Daseins widersprechen, auf dem eng begrenzten Raum eines Schiffes oder dem noch kleineren der Schiffsmesse so gut wie allein mit den eigenen Gedanken, manchmal 5—6 Monate ohne Nachrichten von den Angehörigen daheim, auf entlegene Inseln unter Wilde oder Halbwilde gebannt —, welcher Grad physischer und moralischer Kraft, welches Pflichtgefühl und welche Begeisterung gehören dazu, um das alles zu überwinden! Kein Wunder, daß es nicht nur

gelingt, daß von Manchem zu sagen ist: Gesund und kraftstrotzend segelte er hinaus mit tausend Masten, still auf gerettetem Boot kehrt er heim in den Hafen.

Man schlage die Blätter der Chronik unserer Kriegsmarine auf und sehe, wie das gesamte Offizierkorps nach Außerdienststellung eines Fahrzeuges zur Erholung von den Strapazen und von den Einflüssen des Klimas, wenn nicht zur Wiederherstellung der Gesundheit, die in überseeischen Ländern den gefährlichsten Krankheiten ausgesetzt ist, beurlaubt werden muß

Wird der jugendliche Prinz, der sich diese beschwerliche und dornenreiche Laufbahn gewählt, alledem gewachsen sein? Ist es nicht zu viel für werdende, unerprobte Kraft?

Jedoch ein echter Hohenzoller schreckt vor einer harten Aufgabe nicht zurück, und welches immer die Schattenseiten der seemännischen Laufbahn sein mögen, sie bleibt stets eine stolze, ihre Perspectiven sind große.

Oder ist die Seeschifffahrt, deren Aufgaben die Kriegsmarine auf eigenem Gebiete löst, nicht eine der wichtigsten Ursachen des Wohlstandes und der Civilisation geworden, hat sich ihre Geschichte nicht zur Geschichte des internationalen Völkerlebens überhaupt erweitert, hat sie nicht, nachdem sie die Menschen zu einander geführt, viele Zweige unseres Wissens bereichert, und war sie es nicht, die zu Entdeckungen mächtig angespornt? Die treibende Kraft war der Handel, dieser nimmer rastende Kulturförderer, dem kein Geringerer als ein Friedrich Schiller die dichterische Weihe verliehen:

„Fern auf der Reede ruft der Pilot, es warten die Flotten,
Die in der Fremdlinge Land tragen den heimischen Fleiß;
Andre ziehen frohlockend dort ein mit den Gütern der Ferne."

Welch schönes Bild und welch schöner Gedanke, daß die gesamte Welt sich mehr und mehr als eine Familie betrachten lernt, deren einzelne Glieder je nach ihren Gaben und Kräften an diesen Bestrebungen für die Wohlfahrt der Völker sich beteiligen, daß durch die internationalen Beziehungen, die der Handel eingeleitet hat, durch den ununterbrochenen Kontakt mit allen Zonen die ganze von unserer Kultur beherrschte Oberfläche der Erde gewissermaßen zu einem organisch zusammenhängenden Ganzen gemacht wird, welches auf allen Punkten

augenblicklich jede Veränderung mit verspürt, die an irgend einer Stelle stattfindet! Noch sind wir freilich von jener höchsten Kulturstufe, die nur einen friedlichen Wettkampf kennt, weit entfernt. Noch wird in allen halb- oder uncivilisirten Staaten, ja fast in allen überseeischen Ländern das Ansehen einer Nation lediglich nach dem Maßstabe seiner kriegerischen Machtentfaltung gemessen, und so ist es gekommen, daß jener Wettbewerb auf friedlichem wie auf kriegerischem Gebiete gleich wunderbare Werke hervorgebracht hat. Ein herrliches Zeugnis für die Leistungen des menschlichen Geistes liegt uns hier vor, der alle räumlichen Schranken überwindend, Wüsten überschreitend und Berge erklimmend, auch die Flüsse, Ströme und Meere nicht mehr als Hindernisse seines Vorwärtsdringens anerkannte und mit den ingeniösen Erfindungen der Technik die Elemente völlig zu bezwingen sich vorsetzte. Angesichts des großen, stolzen Seeschiffs, der schwimmenden Festung, zugleich Wohnhaus für Hunderte von Männern und fliegende Brücke, welche Mensch und Tier hinüberträgt über die Wogen des weiten Ozeans, stehen wir bewundernd vor der Großartigkeit des Gedankens, zu welcher der Menschengeist die primitive Idee des schwimmenden Balkens entwickelt hat. Wie es dahin segelt vom Steuer gelenkt, wie das edle Roß vom Zügel, unabhängig von Wind und Wellen, nur der bewegenden Kraft des Dampfes gehorchend! Welch ungeheuerer Unterschied zwischen dem Einbaum und dem Linienschiff, zwischen dem Birkenkahn, den die Rothaut auf den Schultern von einem Fluß zum andern trägt, und den Riesendampfern eines meerbeherrschenden Kulturvolkes der Gegenwart, neben denen auch die größten Fahrzeuge des Altertums als Nußschalen erscheinen, das berühmte Schiff des ägyptischen Königs Ptolemäus nicht weniger als die schwimmende Stadt des Königs Hiero von Syrakus, jenes Geschenk für den König Ptolemäus II. mit Blumengärten, Bewässerungsanlagen und großen Türmen. Was wollen die gewaltigen Schleudermaschinen, welche Steine von 3 Centnern Gewicht und Pfeile von 7 Meter Länge warfen, gegenüber den gewaltigen Geschützen unserer Panzerschiffe und ihren Geschossen bedeuten? Wie verschwinden die Anstrengungen des großen Archimedes, der alle Hilfsmittel der Mechanik aufbot, um sein Riesenwerk flott zu machen, vor den Leistungen

der modernen Dampftechnik, die auch den mächtigsten Panzercoloß mit Leichtigkeit fortbewegt! — —

Und nun die übrigen Neuerungen, die Wunder der Schiffswerften, Maschinenhallen und des freien Meers mit ihren Einrichtungen zur Erleichterung und Sicherung des Seeverkehrs, den Feuer- und Leuchtschiffen, voll sinnreicher, Bewunderung erregender Apparate. Da stehen die Leuchttürme hochragend, umwogt von der Flut, vom schäumenden Gischt bis zum Giebel umspritzt, wenn das Meer wie ein wildes Tier rast. Es sind keine Luxusbauten wie der prächtige Pharus vor dem Hafen von Alexandria und der menschgeformte Koloß von Rhodos, denn unser Zeitalter ist praktischer gesinnt, aber doch Weltwunder in nicht geringerem Grade als jene, staunenerregend in der Kühnheit ihrer Anlage, und in der Besiegung ungeheuerer baulicher Schwierigkeiten, daß sie den Architecten des Altertums unmöglich erschienen wären. — — In keinem Fach menschlicher Thätigkeit ist der Fortschritt unseres Wissens in die Augen fallender als in der Schifffahrt. Das Seewesen in seiner heutigen Ausbildung ist unstreitig das großartigste Werk der civilisirten Völker, dasjenige, in welchem Wissenschaft und technische Kunst im Bunde die wichtigsten und schönsten Erfolge erzielt haben.

Im Hinblick auf diese Leistungen regt sich mit Recht der Stolz des Menschen, dessen schaffender Geist, dessen Durst nach Wissen, dessen Ausdauer vor den höchsten Zielen nicht zurückschreckt, und man darf es wohl behaupten: so gewiß die Bildung des Verstandes und Charakters im fortwährenden Ringen mit der Natur aufs höchste gefördert wird, so gewiß der Kampf mit ihren Gewalten das stolze Bemühen adelt und das faustische Streben kein erhabeneres Ziel kennt, als das Ufer dem Meere zu versöhnen, so gewiß hat der Beruf des Seemanns in seinen letzten Gründen nicht seinesgleichen und das jugendliche Herz, welches noch schwankt in der Wahl des Weges, darf höher schlagen im Sinn des Wortes:

„Das freie Meer befreit den Geist,
Wer weiß da, was besinnen heißt!"

Von diesem Geist waren namentlich des Nordlands Söhne stets beseelt, dieser Geist klingt immer wieder an in ihren alten

Liedern und Sagas, und ihm verdankt der Dichter die schönste poetische Wirkung, wie schon die einzige Erzählung von Frithjof und Ingeborg beweist. König des freien Meeres wird hier unter freien Männern der genannt, welcher niemals bebt, wie hoch sich auch im empörten Groll seine schaumweiße Brust manchmal heben mag, wenn die Kiele als Pflüge darüber hingehen, und auch Held Frithjof sagt: „Das Meer ist gut, das darfst du mir nicht schelten, Freiheit und Fröhlichkeit sind auf dem Meere daheim, wissen nichts von der weichlichen Ruhe, wollen nur Tag und Nacht mit den Wogen wandern. Wenn ich einmal alt bin, dann wachs' ich wohl auch gleich dem Gras an der Scholle fest." Bis dahin jedoch kennt er nur eine Bitte, nur ein Gelübde, und diese lauten: „Bleibe du mir hold, du wilde Welle! Dir will ich folgen!" — —

Das freie Meer schafft aber nicht nur freie Männer, sondern auch ausgeprägte Individualitäten, Typen voll Eigenartigkeit, wie sie die übrigen Klassen der menschlichen Gesellschaft kaum aufzuweisen haben. Der Seemann bildet eine Gattung für sich, und der Ozean ist es, der ihm seinen Stempel aufdrückt. Jedermann kennt dies eigengeartete Geschlecht mit seiner besondern Weltanschauung, seinem besondern Gemütsleben, Jedermann schätzt sie als Menschen von großer Kraft und Ausdauer, voll Kühnheit und Kaltblütigkeit in den gefährlichsten Lagen, voll zähester Widenstandskraft gegen Ungemach und voll größter Aufopferungsfreudigkeit im Dienste des Nebenmenschen. Wo fänden wir schönere, erhebendere Beispiele der Nächstenliebe als in den Annalen der Seefahrer, wo ruhmwürdigere Thaten als in der Tageschronik armer Stranddörfer, wenn es gilt, Bedrängten in Sturm und Not beizustehen? Da machen wenige Männer ein schwaches Bot flott, um in Gottes Namen den Kampf mit den empörten Elementen aufzunehmen, dem gegenüber auch die Entfesselung aller Schrecken im wildesten Kriegsgetümmel minder furchtbar erscheint. Hier werden Heldenthaten vollbracht, die heller tönen als Orgelton und Glockenklang, obwohl sie kein Buch beschreibt, kein Lied besingt, und hier treten uns in den Trägern bescheidenen Heldentums die eigentlichen Heroen entgegen, denen unsere Bewunderung gilt, wie schon der alte Horaz andeutet, wenn er sagt: „Dreifaches Erz umgürtete die Brust des Kühnen, der

zuerst seinen Fuß in das zerbrechliche Fahrzeug gesetzt und es den trügerischen Wellen anvertraut hat, ohne Furcht vor dem stürmischen Africus."

So bleibt, um es mit fremden Worten auszudrücken, die Laufbahn des Seemanns die schönste, die ein junger Mann sich wählen kann, wenn er sich physisch und moralisch stark genug fühlt, das Bittere zu ertragen und das Süße zu verstehen, wenn er sich für berufen hält, die ganze Welt sein eigen zu nennen, und sich einer Göttin und einer Furie, genannt Poesie und Entbehrung, zugleich anzuvertrauen, wenn er sich für fähig erachtet, den Anforderungen der natürlichen und zu erwerbenden Eigenschaften in ihrer ganzen Mannigfaltigkeit zu genügen, die ein französischer Seemann*) so zusammengefaßt hat: „Seemann! Diese hehre Bezeichnung will sagen, daß derjenige, auf welchen sie sich anwenden läßt, im höchsten Grad das Verständnis des besondern Teils des schwierigen seemännischen Berufes besitze; daß er mit einer durchdachten Theorie und der ebenmäßigen Höhe des gegenwärtigen Standes der exakten Wissenschaften eine aufgeklärte Praxis verbinde, erworben durch lange Schifffahrt; daß er, wenn nötig, beides zu gleicher Zeit sei: ein guter Offizier und ein guter Matrose; daß er endlich mit dem besonderen Takt begabt sei, der ihn befähigt, in kritischer Lage sofort das Richtige zu thun; mit dem angebornen, undefinirbaren Takt, welchen man den sechsten Sinn des Seemanns genannt hat, und der ihn sozusagen zu einem besondern Wesen macht."

Fürwahr leicht ist die Aufgabe dieses Berufes nicht, aber nicht zu schwer für jugendfrische Begeisterung und selbstbewußte Kraft, die brennt, in dem steten Kampf mit den Elementen den Körper zu stählen, im ehrlichen Ringen mit dem eigenen Ich den Charakter zu festigen, in fortgesetzter wissenschaftlicher Arbeit den Geist zu befreien und den Blick zu erweitern, an den großen Wundern der Schöpfung, wie sie das erhabene Meer enthüllt, das Gemüt zu erheben — also frisch hinaus zu fröhlichem Wagen!

---

*) Ortolon, Règles internationales et diplomatie de la mer.

III.

Nautische Lehr- und Wanderjahre.

Die Weltumsegelung mit S. M. S. „Prinz Adalbert“ 1878—1880.

„Doch ward Ju mal dat Weltmeer sehn
Ind Storm un Wogenschall,
Denn — vun den Kopp bet an de Tehn —
Denn wies’ Du Di as Kaisersöhn,
Als künfti Admiral.“

Klaus Groth, Uns künfti Admiral!
Prinz Heinrich to’n 7. Oktober 1878.

Erster Seedienst auf der „Niobe" und seine Ergebnisse. — Kommando auf dem Artillerieschulschiff „Renown". — Die Indienststellung der Korvette „Prinz Adalbert". — Beschreibung des Schiffes. — Der Abschied: das kronprinzliche Paar mit Prinz Waldemar in Kiel. Die Vorstellung an Bord. — Die Ausfahrt: Prinz Wilhelm geleitet den Bruder. Die letzten Grüße des deutschen Meeres.

Prinz Heinrich hatte seine seemännische Laufbahn begonnen, wie es das Reglement für die Ausbildung der Seekadetten vorschreibt.

Das älteste Schiff unserer Marine, die in England erbaute „Niobe", welche 1860 von Preußen zur Aufnahme von 40 Kadetten eingerichtet war, hatte den Prinzen nach erfolgter infanteristischer Ausbildung, sowie nach kurzer Ausbildung im Segelexerzieren Ende Mai 1877 in die Ost- und Nordsee getragen, um ihn auf die Dauer von 6 Monaten mit den jugendlichen Genossen in die Mysterien des Seedienstes einzuführen.

Die jungen Leute erhalten während eines solchen Kommandos nur die erste militärische und praktisch sachliche Ausbildung, müssen jeden seemännischen Handgriff erlernen, Segel lösen, festmachen und reffen, den Topp auf- und abtakeln, im Kreuztopp überhaupt alles thun, was sonst den Matrosen obliegt, damit sie später über jede Einzelheit des Dienstes ein selbständiges Urteil haben. Nur in diesem Fall und bei jener Überlegenheit, die den Führer befähigt, in jedem entscheidenden Augenblick nicht nur das Richtige anzuordnen, sondern nötigenfalls auch selber Hand anlegen zu können, darf er auf die achtungs- und vertrauensvolle Ausführung seiner Befehle durch die Untergebenen rechnen, Vorbedingungen, deren Erfüllung für den Prinzen mit

der Anwartschaft sogar auf die oberste Führung naturgemäß mit der größten Strenge und Sorgfalt zu betreiben war.

Nachdem die „Niobe“ unter dem Kommando des Kapitäns zur See Ulffers, erster Offizier Korvettenkapitän Köster, auf ihren Kreuztouren in Ost- und Nordsee Saßnitz auf Rügen, die Häfen Swinemünde, Carlscrona, wo eine Begrüßung durch die schwedischen Offiziere stattfand, angelaufen, folgte die Vorstellung des Prinzen am Dänischen Hofe zu Kopenhagen bei Gelegenheit eines kurzen Besuches, hierauf die Fortsetzung der Reise nach Arendal, Leith, Edinburg — von hier aus wurde ein Ausflug nach Schloß Balmoral gemacht — ferner nach Ostende, Cowes mit Besuch in Osborne, und endlich nach Dartmouth, dann kehrte die „Niobe“ über Christianssand am 18. September wieder nach Kiel zurück und zwar mit günstigem Erfolg für Prinz Heinrich.

Die Erziehung auf dem Schulschiff, bei der sich die Kadetten täglich 4—5 Stunden in freier Luft anstrengen müssen, hatte vorteilhaft auf seine Entwicklung eingewirkt, die Sinne geschärft und den Körper gewandter gemacht. Die Gesundheit war unter dem Einfluß der regelmäßigen Lebensweise und einer einfachen, aber nahrhaften Kost erstarkt, so daß die theoretische Ausbildung, die nunmehr an die Reihe kam, mit um so besserem Gelingen begonnen werden konnte.

Vom Oktober 1877 bis April 1878 besuchte der Prinz die Marineschule zu Kiel, behufs Ablegung des Seekadettenexamens, welches er mit dem Zeugnis „gut“ bestand. Daran schloß sich ein einmonatliches Kommando mit praktischem Kursus auf dem Artillerieschulschiff „Renown“,*) hierauf war er bis zum Oktober 1878 beurlaubt worden, um nunmehr eine auf zwei Jahre berechnete Reise um die Welt auf Sr. M. Schiff „Prinz Adalbert“ anzutreten.

So herrschte abermals reges Leben im Hafen von Kiel.

---

*) Se. M. S. „Renown“, ein Schraubenlinienschiff von 84 Kanonen, hölzern und ungepanzert, deshalb für den Kampf nicht verwendbar, diente bis 1880 als Artillerieschulschiff und wurde dann als den steigenden Anforderungen der Marine nicht mehr gewachsen, durch das in Wilhelmshafen erbaute Schulschiff Mars ersetzt.

Für die Herbstindienststellungen des Jahres 1878 waren die Kommandierungen erfolgt; 5 Schiffe hatten Befehl, sich bereit zu halten: „Bismarck", „Hansa", „Luise", das Kanonenboot „Wolf" und last not least „Prinz Adalbert."

Diese gedeckte Korvette, in den Jahren 1875/76 auf der Reede von Stettin erbaut, war 1877 unter dem Namen „Sedan" vom Stapel gelaufen und bald darauf nach Kiel gekommen, um auf der Werft Ellerbeck die Indienststellung zu erwarten. Kurz zuvor wurde jedoch das Schiff durch allerhöchste Kabinetsordre in S. M. S. „Prinz Adalbert" umgetauft, zum Andenken an den verstorbenen Chef der deutschen Marine, unter dessen Namen der junge Sprosse des glorreichen Hohenzollergeschlechts das Weltmeer betreten sollte, nachdem er in seinem Sinn und Geist in die Marine eingeführt worden war.

Eine ausgesuchte Mannschaft war für die Korvette bestimmt und zwar außer 34 Seekadetten, Jahrgang 1877, worunter Prinz Heinrich, ein seemännisches Personal*) von 305, ein Maschinenpersonal von 73 Köpfen und 18 Handwerker, ferner Lazarethgehilfen, Stabsgefreite, Köche, Kellner, Diener, zusammen 13 Mann, sowie der Landschaftsmaler C. Saltzmann, in Summa 463 Köpfe, einschl. Stab, welcher bestand aus:

Kapitän zur See: Mac Lean als Kommandant.
Korvetten-Kapitän: Köster als 1. Offizier.
Kapitän-Lieutenants: Bendemann, Freiherr v. Seckendorff, v. Debschitz.
Lieutenants zur See: v. Ahlefeld, Hirschberg, Wodrig, Oelrichs, v. Usedom.

---

*) Die einzelnen Kategorien der Besatzung waren, wie folgt, zusammengesetzt:

9 Deckoffiziere, darunter 1 Ober-Materialien-Verwalter, 1 Ober-Botsmann, 1 Steuermann, 1 Zimmermeister, 1 Feuerwerker und 4 Maschinisten; 8 Ober-Maate, 17 Maate; 14 Ober-Matrosen, 258 Matrosen; 3 Meisters-Maate, 4 Ober-Handwerker, 11 Handwerker; 2 Ober-Maschinisten-Maate, 6 Maschinisten-Maate, 4 Ober-Maschinisten-Applikanten, 3 Maschinisten-Applikanten; 2 Ober-Feuermeister, 1 Feuermeister, 5 Ober-Heizer, 49 Heizer; 1 Ober-Lazareth-Gehilfe, 1 Unter-Lazareth-Gehilfe; 3 Stabsgefreite; 3 Civilköche, 3 Kellner, 1 Kammer-Lakai und 1 Hausdiener Sr. K. H.

Unter-Lieutenants zur See: (Heinrich, Prinz von Preußen, K. H.), Frh. v. Malapert-Neufville, v. Heeringen, Friedrich, Benzler.

Marine-Stabsarzt: Dr. Braune.

„ Assistenzarzt: Dr. Thörner.

„ Maschinen-Unter-Ingenieur: Holländer.

„ Zahlmeister: Kampf.

„ Pfarrer: Nauck.

Die Namen der See-Kadetten waren folgende:

Prowe, Braun, Richter, Habermaas, Iffland, Graf v. Oriola, Geßler, Ahrendts, Bruch, Dick, Grapow, Nampold, Bachmann, Feine, Schliebner, v. Dassel, v. Gahlen, Henkel, v. Witzleben, Josephi, v. Krosigk, Lender, Schmidt, v. Dambrowski, Becker, Dunbar, Schröder II, v. Wimmer, Abesser, Gerdes, Weickhmann, von der Wense, v. Bronikowski-Oppeln.

Zunächst war man damit beschäftigt, die Korvette auszurüsten, während Prinz Heinrich, der noch bei den Seinen weilte, erwartet wurde.

So rückte der Mittag des 30. September heran.

Vor der Matrosenkaserne zu Kiel sehen wir die Matrosen beschäftigt, ihre Kleidersäcke auf Wagen zu laden, um sie nach der Düsternbrooker Werft zu schaffen, wo das Schiff seine Bemannung erwartete. Mit dem Schlag 1 Uhr treten die designierten Matrosen an, die Abteilungsführer halten noch eine kleine Ansprache an ihre Leute, dann ertönt das Kommando: „Still gestanden! Rechts um! Bataillon marsch!“ und unter den Klängen der Musik marschieren die Matrosen heiter und wohlgemut nach der Düsternbrooker Werft, wo sie bereits von den Kameraden der Werftdivision erwartet werden. Hier empfängt ein Jeder seine Stationskarte und begiebt sich alsbald mit seinem Kleidersack ins Innere der Korvette, um sich von der Stabswache den Platz anweisen zu lassen. Hierauf werden die Hängematten verteilt, eingezurrt und verstaut, und die freien Minuten dazu benutzt, sich auf dem neuen Schauplatz seemännischer Thätigkeit näher umzusehen.

In früheren Zeiten, wo sich die Kriegsschiffe im allgemeinen nur durch ihre Größe unterschieden, aber stets nach denselben Grundsätzen gebaut wurden, da man es lediglich mit der bewe-

genden Kraft des Windes zu thun hatte, konnte der Kommandant, welcher heute eine kleine Korvette geführt, morgen ebensogut mit dem größten Linienschiff manövrieren, was heute nicht mehr angeht. Die modernen Kolosse sind so verschieden konstruiert die Erfindungen und Verbesserungen im Schiffbau, denen man stets Rechnung zu tragen sucht, folgen so schnell aufeinander, daß ein neues Schiff für gewöhnlich einen neuen Typus bedeutet, welchen die Besatzung zunächst rein äußerlich und ganz abgesehen von seinen nautischen Eigenschaften kennen lernen muß. Dies galt in gewissem Sinn auch von der Korvette „Prinz Adalbert", welcher der Ruf vorausging, daß sie sich ebenso durch ihre Schnelligkeit und Größe, wie durch ihre Einrichtungen auszeichne, weshalb und weil sie für Jahre die Wohnstätte des Prinzen sein wird, der Schauplatz seiner Leiden und Freuden, es angebracht erscheint, einen Augenblick bei ihrer Beschreibung zu verweilen.*)

Als ein Schwesterschiff der eisernen gedeckten Korvette „Leipzig" gebaut, 86 Meter lang, 14 Meter breit, gegen 15 Meter tief, mit einem Deplacement von 2856 Tonnen, einem Tiefgang von 5,5 Meter, 6,5 Meter achtern (hinten) und einer Maschine von 4800 indizierten Pferdekräften, gehörte der „Prinz Adalbert" derjenigen Gattung von Fahrzeugen an, welche die Geschützarmierung — sie bestand aus 2 langen und 10 kurzen 17 Centimeter Hinterladungs-Ringgeschützen und 2 Landungskanonen, war also verhältnismäßig gering — in besonderer Batterie führen, während die Glattdeckskorvetten die Kanonen auf Oberdeck aufgestellt haben.

Ein kurzer Gang durch das Schiff, welches nach seiner Längenrichtung in 4 horizontal übereinander liegende Hauptabteilungen geschieden ist, genannt Oberdeck, Batterie, Zwischendeck und Raum oder Last, zeigt uns zunächst, am Bug beginnend, auf dem über dem vordersten Oberdeck angebrachten Aufbau, der „Back", wo sich zur Freizeit die Deck- und Unteroffiziere aufzuhalten pflegen, 4 Salutgeschütze, so lange sich das Schiff im

*) Da die Denkschrift für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine für das Jahr 1889/90 Sr. M. S. „Prinz Adalbert" unter den „unbrauchbar gewordenen" Schiffen aufzählt, für die ein Ersatz in Aussicht genommen, wird das Interesse an der Korvette ein historisches, ohne an Bedeutung für uns zu verlieren.

Hafen befindet, 2 bei Fahrt in See, während ein 17 Centimeter-geschütz mit verlängertem Rohr, durch 4 große Öffnungen (Pforten) nach allen Richtungen auszurennen, unter Back steht. Wir werfen einen Blick auf den Fockmast in nächster Nähe, 165 Fuß vom Oberdeck aus gerechnet in die Höhe steigend, mit 4 Raaen und 10 Segeln bei vollem Satz, bemerken zwischen den beiden zur Batterie führenden Treppen das Gangspiel, die aufrecht-stehende, um einen Zapfen zu bewegende Winde, die besonders zum Weiterziehen (Verholen) des Schiffes dient, um weiterhin die an Steuer- und Backbordseite befindlichen großen Boote zu streifen, je eine Barkasse und eine Pinasse, in einander aufgestellt, und zwar in der Nähe des großen Ventilators, hinter welchem der Schornstein sein schwarzes Haupt erhebt. Von der Kommando-brücke, welche das Vordeck gewissermaßen vom Achterdeck trennt, führen 2 Treppen je eine an Steuer- und Backbordseite nach dem Oberdeck, einen zweiten Ventilator umschließend, und hinter einer andern Treppe, welche in die Batterie führt, dem Großluk, strebt der Großmast zum Himmel 170 Fuß hoch, mit 4 Raaen und bei vollem Satz 6 Segel führend, an dessen Spitze der Heimathswimpel, das seemännische Symbol der Freude, angebracht zu werden pflegt. Die 3 in der Nähe befindlichen Treppen, welche die Verbindung des Decks mit der Batterie vermitteln, auch das Reservespill zwischen der ersten und zweiten lassen wir beiseite, um uns nach dem Heck zu begeben, wo zunächst als Gegenstück der Back, die „Schanze" oder „Campagne", der Hauptaufenthaltsort für die Offiziere in die Augen fällt. Unter derselben an Backbordseite befinden sich die Kammern des Stabs-arztes (Dr. Braune), des Schiffspredigers (Nauck), nach Steuer-bord diejenige des Navagationsoffiziers (Kapitänlieutenant Bendemann) und des Landschaftsmalers Saltzmann, an der hintersten Seite des Oberdecks dagegen der Unterrichtsraum für die Seekadetten. Die Treppe, welche vor demselben in die Batterie führt, hauptsächlich zur Benutzung des Kommandanten bestimmt, erregt unsere Aufmerksamkeit weniger, als das Ruder dicht hinter den Fenstern der Offiziersmesse, von 4—6 Matrosen unter Aufsicht eines Kadetten nach dem Kommando des wach-habenden Offiziers geleitet, sowie die beiden Kompasse vor dem Ruder und über demselben auf der Schanze das Kartenhaus.

Am Kreuzmast, 160 Fuß hoch, mit 4 Raaen, 3 Segeln und dem Stag für die deutsche Kriegsflagge, stoßen wir auf die durch das ganze Schiff gehende Öffnung für die Schraube, welche je nach der Stärke des Dampfes 20—70 Umdrehungen in der Minute macht und bei 60 Umdrehungen dem Schiff eine Schnelligkeit von ungefähr 15 Milles oder 3 $^{3}/_{4}$ deutsche Meilen giebt.

Nachdem wir noch gemustert, was außer Bords hängt, die beiden Anker für Back- und Steuerbord – 2 Anker hängen in den Kasten –, ferner die Jollen, 2 dicht an den Fallreeps, je eine an Steuer- und Backbordseite, 4 weitere hinten an der Schanze, je ein Kutter und eine Gig auf jeder Seite, zu denen noch die Heck- oder Prinzen-Gig kommt, steigen wir in die Batterie hinab, wo an den nach dem Zwischendeck führenden Treppen die Zimmerleute und Büchsenmacher ihre Werkstätten aufgeschlagen haben. Hier im Magen des Schiffes befinden sich außer einem Backofen, welcher die Besatzung mit Frischbrot versorgen soll, die eisernen Herde oder Kombüsen, 3 an der Zahl. An der ersten wird ein wohlbeleibter Koch (Knapp) mit zwei Kochsmaaten das Essen für die Deckoffiziere und Seekadetten bereiten, die zweite, an Umfang größer als jene, ist bestimmt, in zwei Kesseln das Essen für die Mannschaft zu liefern, und an der dritten sehen wir im Geist Brunsaut, den würdig korpulenten Koch Sr. Königl. Hoheit und des Kommandanten, emsig beschäftigt, während sein schlankerer Kollege Schade mit einem Kochsmaaten für die Offiziere braten wird. Ein Wassertank, welchem die ganze Mannschaft ihr Frischwasser entnimmt, verdient hier noch genannt zu werden, bevor wir zu der großen, comfortabel eingerichteten Kajüte des Kommandanten und der des 1. Offiziers, welche zugleich als Schreibzimmer dient, vordringen. Wir passieren dann der Reihe nach die Seekadettenmesse nebst Pantry, die Kammer des Zahlmeisters Kampf, fünf 17-Centimeter-Geschütze, mit ungefähr 10 Schritt Entfernung aufgestellt, ferner ein Lazareth, ein zweites auf Steuerbordseite, die Badekammer des Prinzen, abermals fünf 17-Centimeter-Geschütze, ein Torpedogeschütz, die Wohnungen des Batterieoffiziers (Kapitänlieutenant v. Debschitz) und des Kammerlakaien Sr. Königl. Hoheit, endlich die beiden Kammern des Prinzen und die seines Gouverneurs, das Zahlmeister-Bureau und die Kommandanten-Pantry.

Im Begriff, wiederum eine Etage tiefer vorzudringen, bemerken wir noch die an der Decke aufgeschlagenen Backen, lange Tafeln mit zwei ebenso langen Bänken für je 12 Mann, darunter ein Backältester, ein Backschafter und ein Hilfsbackschafter eingerichtet, auf beiden Schiffsseiten 16 Stück, die zu jeder Mahlzeit heruntergelassen werden, ferner die Haken für die des Nachts aufzuzurrenden Hängematten und solche für Gewehre und Seitengewehre gleichfalls an der Decke angebracht.

Im Zwischendecke selbst sind außer einer kleineren Separatabteilung, dem Maler-Hellegat, vorn am Bug, worin alle für die Ausbesserung des Schiffes nötigen Farben und Geräte aufbewahrt werden, 8 Hauptabteilungen zu unterscheiden, von denen die erste vorzugsweise als Aufenthaltsort der Unteroffiziere dient und deshalb mit Backen sowie mit Regalen zum Verstauen der Kleidersäcke versehen ist. Abteilung 2, etwas größer, enthält ebenfalls Kleidersackregale, Backgeschirre, eine Luft-, sowie eine Salzwasserpumpe und umschließt auf Backbord die Apotheke mit der Kammer des Feldwebels, nach Steuerbord diejenigen des Zimmermeisters (Engler) und zweier Köche. Eine Frischwasser- und Salzwasserpumpe, die Kammer des Oberbootsmanns und Steuermanns, ferner Handwerkstätten für Schuster und Schneider füllen im wesentlichen die dritte Abteilung aus, während in der vierten, als Aufenthaltsort des Heizerpersonals benutzt, auf einem mit Eisenplatten ausgelegten Fußboden zwei Destillierapparate, die Maschine zur Aschebeförderung und eine Dampfwasserpumpe stehen. An Abteilung 5, gleichfalls eisenbelegt mit Torpedoapparat, Arrestzelle und zugehöriger Kammer, 8 Badekammern, bezw. Waschräumen für Offiziere, Seekadetten, Heizer, einer großen Salzwasserpumpe, den Spinden der Kadetten, der Kammer des 1. Maschinisten und der Deckoffiziersmesse, grenzen in der nächsten die Kammern des Feuerwerkers (Schnelle), Obermaterialienverwalters (Rohloff), des Maschineningenieurs (Holländer), sowie 4 anderer Maschinisten. Salzwasser- und Luftpumpe fehlen auch hier nicht, und ein Arrestlocal wird mittels eines Vorhangs hergestellt. Den Mittelpunkt der 7. Abteilung bilden die Offiziersmesse und daran sich anschließend an Steuerbordseite die Kammern des 1. Offiziers (Korvetten-Kapitän Köster), zweier Lieutenants z. S. (Usedom und

Wodrig), sowie des Assistenzarztes (Dr. Thörner), die drei entsprechenden Kammern nach Steuerbord dagegen tragen die Namen der Lieutenants z. S. von Ahlefeld, Hirschberg und Ölrichs.

Bleiben noch die Lasten übrig, die ebenso wie die Abteilungen des Zwischendecks durch eiserne, wasserdichte Verschlußthüren (Schotten) von einander zu trennen und wie folgt verteilt sind, wenn wir die Reihenfolge des Zwischendecks wieder aufnehmen. Unter der ersten Abteilung liegt das Verwalter-Hellegat mit Last, unter der zweiten die Hellegate des Zimmermanns, Bootsmanns, BottelIers und Lampenputzers, eine Segelkoje, eine Tau- und zwei große Proviantlasten. Die Wasserlast mit großen Wassertanks insgesamt 40000 Liter fassend, Granat- und Pulverkammer, Erleuchtungsraum, eine Sand- und zwei Kettenlasten entspicht Nr. 3, der vierten Abteilung hingegen der 6 große Dampfkessel und einen Hilfskessel enthaltende Raum, der nächstfolgende birgt die Maschine, der dazugehörige Stoorraum bildet mit Granat-, Pulver- und Munitionskammer ein neues Ganzes, während unter Abteilung 7 und 8 Segelkojen, die Montierungskammer, drei Proviantkammern für Offiziere, Deckoffiziere und Seekadetten, ferner ein Brodraum und schließlich noch verschiedene Wein- und Proviantlasten untergebracht sind.

So sah im allgemeinen unsere Korvette aus, die am 1. Oktober vormittags 9 Uhr in Dienst gestellt wurde.

Der Kommanant Sr. M. Schiff „Prinz Adalbert", Kapitän z. S. Mac Lean, hielt an die ihm unterstellte Besatzung eine kurze aber kernige Ansprache, begleitet von einem dreifachen Hurrah aus kräftigen Matrosenkehlen, an der Gaffel ging die Königsflagge, am Großtopp der weiße Kommandowimpel auf — S. M. S. ist im Dienst, aber noch lange nicht seeklar. Noch war unendlich viel zu thun, die eigentliche Ausrüstung und Verproviantierung sollte erst beginnen und noch volle 14 Tage in Anspruch nehmen.

Welch buntes Leben an der Düsternbrooker Werft, wo die Korvette lag, welch Wühlen und Poltern bis in die tiefsten Eingeweide des Schiffskörpers hinab, welch emsiges Schaffen Tag und Nacht! Hier bringt man Proviant und Privatgepäck an Bord, dort werden die leeren Kisten wieder zurückgetragen.

Menschen gehen und kommen, Lieferanten, Händler, Besucher wimmeln durcheinander, das summt und rauscht, und dazwischen tönen die Hammerschläge der zimmernden Handwerker, die Tage ja Wochen lang zu thun haben.

Am 4. Oktober waren zunächst die Seekadetten an Bord gekommen, deren Ausbildung die Hauptaufgabe des Schiffes sein sollte. Am folgenden Tag legte der „Prinz Adalbert" von der Düsternbrooker Werft ab und ging an eine Boje, wodurch die Ausrüstungsarbeiten noch erschwert wurden.

Diese hatten unterdessen den Charakter der Festvorbereitung angenommen. Das Schiff wurde auf das schönste ausgeschmückt, es nahte der 7. Oktober, der ein Festtag für die Marine, zugleich ein Freudentag für ganz Kiel werden sollte, denn hoher Besuch hatte sich eingestellt.

* * *

Der Abschied.

„En letzter Kuß, en letztes Wort —
Wie weet ja wen dat gelt:
Dat geit vun Vader un Moder fort.
Dat geit hinunt vun Ort to Ort
Und rundum um de Welt."

Nachdem Prinz Heinrich bereits am 5. Oktober mit seinem militärischen Gouverneur, Freiherrn von Seckendorff, das Neue Palais zu Potsdam, die Stätte seines letzten Aufenthaltes, verlassen und in Kiel angekommen, sich an Bord der Korvette begeben hatte, traf am 7. Oktober vormittags 9 Uhr das Kronprinzliche Paar mit dem Prinzen Waldemar mittels Extrazuges in der Hafenstadt ein, am Bahnhof von dem Chef der Admiralität, von Stosch, dem Admiral Kinderling, sowie den höchsten Behörden empfangen, um sich sofort durch die reichbeflaggte Jensenstraße nach der gleichfalls mit Fahnen und frischem Grün ausgeschmückten Jensenbrücke zu begeben. Hier bestiegen die hohen Herrschaften das Kaiserboot, welches zugleich die Kriegsflagge und die Kronprinzliche Standarte entfaltete, und steuerten mit dem Prinzen Heinrich und Waldemar, in Begleitung des Chefs der Admiralität,

der Palastdame Gräfin Brühl und des Korvettenkapitän Karcher dem „Prinz Adalbert“ zu, dicht am Ufer hinfahrend und Gruß um Gruß mit dem am Gestade versammelten Publikum austauschend, vor sich die in Kiel anwesenden Kriegsschiffe, welche sich in imposanter Paradestellung ausgelegt hatten.

Den rechten Flügel hatte das Wachtschiff „Arcona“, Kommandant Kapitän z. S. Freiherr von Reibnitz, dann folgte die gedeckte Korvette „Elisabeth“, Kommandant Kapitän z. S. von Wickede, welche erst tags zuvor von einer zweijährigen Reise zurückgekehrt war, demnächst die gedeckte Korvette „Prinz Adalbert“, ferner die Panzerfregatte „Preußen“, Kommandant Korvettenkapitän Matthesen, und endlich die gedeckte Korvette „Bismarck“, Kommandant Korvettenkapitän Deinhardt, auf dem linken Flügel.

Als das Kaiserboot in Sicht kam, enterten die Matrosen auf und bemannten die Raaen. Hei, wie das alles nach oben strebte! Bald leerten sich die Wanten, alles stand zusammengedrängt in der Mitte der Raaen und nun „Lieg aus“! Schnell verbreiten sich die Raagasten auf den einzelnen Raaen, und umrauscht von den über alle Toppen geheißten Flaggen bietet die so belebte Takelage einen wirklich stolzen Anblick dar. Jetzt blitzt es auch in den Pforten S. M. S. „Arcona“ auf, tausendfaches Echo erzeugend hallt der erste Schuß über den Hafen, und als sei er das Signal gewesen, dröhnt und kracht es nunmehr von allen Seiten. Die einzelnen Schiffe geben einen Salut von 165 Schuß, von den Raaen braust ein dreimaliges donnerndes Hurrah, die Schiffskapellen fallen mit der Nationalhymne ein — und unter diesem wahrhaft gewaltigen Willkommengruß, von der deutschen Marine dem schlachtenerprobten Feldherrn dargebracht, fuhr das Kaiserboot in einem großen Bogen auf den „Prinz Adalbert“ zu, an dessen Großtopp in dem Augenblick, wo der Reichsregent den Fuß auf die Schiffstreppe setzte, die Kronprinzliche Standarte emporstieg. Hier begrüßte an der Spitze seines Offizierkorps und angesichts der in zwei Reihen an Backbord aufgestellten Kadetten, der Kommandant Kapitän z. S. Mac Lean die hohen Gäste, worauf der Kronprinz das Wort ergriff, um seinen Sohn, der in der einfach kleidsamen Uniform der Seekadetten an seiner Seite stand, vorzustellen und ihn der Obhut des

Kapitäns zu empfehlen. Se. Majestät der Kaiser, so betonte der Sprecher dem Kommandanten gegenüber, habe ihn ausgewählt, den Prinzen während einer zweijährigen Reise zu einem tüchtigen, sich selbst vertrauenden Seemann heranzubilden, ihn würdig vorzubereiten auf die verantwortliche Stellung, die er in der deutschen Marine einst einzunehmen bestimmt sei, und er zweifle nicht, daß dieser das in ihn gesetzte Vertrauen in vollem Umfang rechtfertigen werde. Dann fuhr er zu dem Sohn gewandt fort: „Bedenke stets, daß es bei den Prinzen unseres Hauses althergebrachter Brauch ist, gehorchen zu lernen, um später nach erlangter Berufsthätigkeit befehlen zu können. Erweise Deinen Vorgesetzten Achtung und Gehorsam, liege treu und fleißig Deinen Pflichten ob, und halte gute Kameradschaft mit Deinen Alters- und Studiengenossen.“ —

Damit war der feierliche Akt beendet. Die Frau Kronprinzessin besichtigte unter Führung des Kommandanten noch das schmucke Schiff, während Prinz Heinrich alsbald die Gelegenheit wahrnahm, sich unter die Schaar der jugendlichen Genossen zu mischen, die gemeinschaftlich mit ihm ihre weitere seemännische Ausbildung erhalten sollten. Freundlich trat er in ihre Mitte, begrüßte in herzlicher Weise diejenigen Kadetten, die ein Jahr vorher die Fahrt auf der „Niobe“ mitgemacht hatten, ließ sich die jüngeren vorstellen und verkehrte in natürlich liebenswürdiger Weise so lange mit ihnen, bis sich die hohen Eltern anschickten, auch den übrigen Schiffen, namentlich der „Elisabeth“ einen Besuch zu machen. Von dieser Fahrt kehrte man hochbefriedigt zurück. Auch die in Kiel vor Anker liegenden fremden Fahrzeuge hatten es sich nicht nehmen lassen, ihrer Verehrung für die Kronprinzliche Familie und den über das Meer ziehenden Prinzen durch festlichen Schmuck Ausdruck zu geben, so daß der ganze Hafen einen prächtigen Anblick bot, von dem man sich nur ungern trennte. Aber die Pflicht rief. Dem Programm gemäß fand um 11½ Uhr ein Dejeuner an Bord statt, zu welchem die Spitzen der Marine und der Civilbehörden Kiels Einladungen erhalten hatten. Nach aufgehobener Tafel ließ sich die Kronprinzessin sämtliche Kadetten von ihrem Sohn vorstellen, um mit Jedem einige freundliche Worte zu wechseln, während der Stabsarzt Dr. Braune, welcher die Korvette als Schiffsarzt begleiten sollte, in eine längere Unter-

redung gezogen wurde. Dann verabschiedeten sich die hohen Gäste an Bord. Abermals krachten die Salutschüsse, abermals brauste ein dreifaches Hurrah von den Raaen, und dahin glitt das Boot unter den Klängen der Schiffskapellen. An der Jensenbrücke empfing neuer Jubel der zahreich zusammengeströmten Menge die Landenden, und gute Wünsche begleiteten die Wagen, welche den jungen Fürstensohn noch einmal mit den Seinen zum Bahnhof führten, wo ein letzter bewegter Abschied stattfand. Noch einmal lag Prinz Heinrich in den Armen der Eltern, noch einmal segneten sie ihn, dann kehrte er, die Augen noch von Thränen naß, zum Schiffe zurück. —

* *
*

Die Ausfahrt.

„Nu richt Di hoch, Du Königskind!
Nu geit dat rut in See!
Die Segeln dühnt sik in den Wind —
Nu reck' de Hand noch mal geschwind:
To'n letzten Mal: ade!“

Der Abschied war genommen von Vater und Mutter und dem Bruder Waldemar, den andern Geschwistern, den Gespielinnen einer glücklichen Kindheit hatte der Prinz bereits auf dem Bahnhof zu Potsdam Lebewohl gesagt, ebenso der verheirateten Schwester, der Frau Erbprinzessin von Sachsen-Meiningen, blieb nur der ältere Bruder Prinz Wilhelm, welcher aus Plymouth herbeieilte, um seinem Heinz ein „Glückauf!“ für die lange Reise zuzurufen. Seiner harrend hatte der junge Seekadett Gelegenheit, sich in dem neuen schwimmenden Heim einzurichten, das sich allerdings nicht wenig von dem Elternhaus im schönen Parke von Sanssouci unterschied.

Die beiden Schiffskammern in der Steuerbordbatterie als Wohn- und Schlafzimmer, nur mit den notwendigsten Utensilien ausgestattet, ein kleines Sofa hier, ein Schreibtisch dort, das Bett eine einfache Offizierskoje, das war die ganze von den übrigen Offizierskabinen kaum abweichende Einrichtung, welche manchem Neugierigen einen Ausruf der Verwunderung entlockte.

Der Besuch an Bord war noch gestattet, und die Gelegenheit wurde nach Möglichkeit ausgenutzt, bis die letzte Stunde gekommen war, die den Hunderten einer Kriegsschiffsbesatzung unter so verschiedenen Gefühlen schlägt.

Der junge Kadett freut sich auf eine Fahrt, die ihm Gelegenheit bietet, eine neue Welt kennen zu lernen, und so hatte auch Prinz Heinrich dem Zeichner eines illustrierten Blattes vergnügt zugerufen: „Rup uf de andere Sit!" —, als ob es nichts wäre, die Reise durch zwei Welten unseres Erdballs über Plymouth durch den atlantischen in den stillen Ozean zum fernen Japan und China und um Afrikas Küste wieder zurück. Der junge Matrose empfindet gleich dem Kadetten, der gereiftere, ältere ist sich hingegen des ganzen Ernstes des Augenblicks bewußt, während die Zurückbleibenden allenthalben ein Gefühl der Leere und Sehnsucht und nicht selten auch bitteres Weh empfinden. Hier ist der Scheidende Geliebter, dort Vater oder Gatte, dem alternden Mütterchen Sohn und einzige Stütze, dem jungen Hausstand Ernährer, Gatte und Vater zugleich, dessen Weggang eine große Lücke reißt. Manche ergreifende Scene spielt sich ab im kleinen Dachstübchen nicht minder, als in der komfortabel eingerichteten Wohnung der Hafenstadt. Manches Herz ist schwer, manche Thräne wird geweint, und auch das Auge manches Seemannes ist feucht, obwohl er es nicht liebt, die Empfindungen seines Herzens vor anderen zu offenbaren. Ein „Behüt Euch Gott!" muß über die letzten schweren Momente hinweghelfen, denn die Minuten des Urlaubs sind gezählt. Dann steht wohl mancher bis zur Reveille Beurlaubte von der Mannschaft am Hafen, auf ein Boot wartend, um an Bord zu gelangen, indes der Morgen dämmert, und das Schiff, welches ihn auf lange Zeit, auf Jahre, vielleicht auch zum letzten Mal hinaustragen soll auf den tückischen Ozean, allmählich sichtbar werden läßt.

Drüben auf dem „Prinz Adalbert" ist in der ersten Frühe des 14. Oktober schon alles munter und in voller Thätigkeit. Jetzt kommt die Sonne herauf, der Nebel weicht und ein herrlicher Herbsttag bricht an, wie um den Abfahrenden den Abschied zu erleichtern. Aber auch die Stadt ist früh erwacht, und wer nicht bei der Arbeit zurückgehalten wird, eilt zum Hafen, nach dem Schiff ausspähend oder sich eifrig bemühend in einem Boot an die Korvette heran=

zukommen und nochmals, wenn auch nur aus der Entfernung, Lebewohl zu sagen. Meist gelingt dies nicht, denn auf dem Schiff ist man emsig beschäftigt, die letzten Vorbereitungen zu treffen, man erwartet mit Ungeduld die Ausfahrt, die lediglich von dem angesagten fürstlichen Besuch abhängt. Endlich um 1 Uhr nachmittags erscheint Se. Königliche Hoheit Prinz Wilhelm an Bord, von dem Kommandanten und dem Offizierkorps feierlichst begrüßt. Eine Stunde später verkündet der aus den Schornsteinen aufsteigende Rauch, daß die Abfahrt jetzt unmittelbar bevorsteht. Immer mehr Menschen sammeln sich am Strand, des Augenblicks harrend, wo sich das stolze Prinzenschiff in Bewegung setzen wird, zunächst vergeblich. An Bord ist noch Diner, Prinz Wilhelm nimmt mit dem Bruder das letzte gemeinschaftliche Mahl ein, sodaß Stunde auf Stunde vergeht. Da endlich gegen 5 Uhr erscheint der erste Offizier, Korvetten-Kapitän Köster, auf der Kommandobrücke und wie ein Blitz geht durch die Mannschaft das Kommando: „Alle Mann auf! Klar zum Ankerlichten!“ — Das schwere Eisen hebt sich aus dem heimatlichen Grund des Meeres, das Schiff wiegt sich frei von seinen Banden hin und her, die Maschine tritt in Thätigkeit, „Langsam vorwärts!“ zeigt ihr Telegraph, die mächtige Schraube beginnt zu arbeiten —, Sr. M. Korvette „Prinz Adalbert“ setzt sich in Bewegung. Jetzt erfüllt dröhnender Kanonendonner den Hafen, Schuß auf Schuß fällt, alle vor Anker liegenden Kriegsschiffe geben ihren Salut ab, und hüllen alles in Rauch ein. Von den Raaen herab wie vom Strande her ertönen laute Hurrahs, welche die Korvette kräftig erwidert, Hunderte von Taschentüchern einer Menschenmenge, welche die Düsternbrooker Allee bis weit hinaus füllt, winken Abschied, am Steuerbord des „Prinz Adalbert“ aber stehen zwei Jünglinge, auf welche die Mannschaft mit Ehrfurcht blickt, beide sehr bewegt, wenig sprechend, nur nach Kräften die Grüße erwidernd, welche die Scharen vom Strande herübersenden, indes das Schiff dem heimischen Hafen enteilt. Kurz vor Friedrichsort erweist der Panzer „Preußen“ mit dröhnenden Kanonenschlägen den Salut, den abfahrenden Kameraden zugleich ein dreifaches Hurrah als letztes „Fahr wohl“ ausbringend, die Salutgeschütze des Forts sind die letzten, welche sich zum Abschied lösen, und nunmehr geht Prinz Wilhelm von Bord, um den

Werftdampfer „Notus", welcher hinter der Korvette hergefahren war, zur Rückkehr nach Kiel zu besteigen.

Die Sonne war schon hinuntergegangen, und der Abend dämmerte bereits, als der Prinz den Bruder das letzte Mal umarmte zum Abschied für lange. Nur am westlichen Horizont wogte noch ein rötlicher Dunst, hinter dem in feuriger Glut der goldene Ball hinabgesunken war. Jetzt kam die Nacht heran, das glühende Abendrot mit ihrem dunklen Mantel erstickend, zwar durch Mondenschein später wieder erhellt, aber der im Belt fahrenden Korvette nicht günstig, wegen der vielen gefährlichen Stellen, die er enthält. Der „Prinz Adalbert" ging deshalb nachts 11 Uhr vor Anker, um seine Fahrt in der Frühe des nächsten Morgens fortzusetzen. Der Belt, das Kategatt und Skagerak wurde glücklich passiert, der Lootse, das letzte Bindeglied zwischen Schiff und Festland, war bei Frederikshavn auf einen Lootsenkutter übergegangen, und am 16. Oktober nachts 12 Uhr befand sich die Korvette in der Nordsee, der englischen Küste zusteuernd. Die Wellen des deutschen Meeres trugen die letzten Grüße herüber vom heimatlichen Gestade —, ob sie es alle wiedersehen werden, die jugendlichen Seefahrer? Ob nicht auch dem prinzlichen Kameraden das Herz ein wenig schwer ist? — — Aber wie singt und tröstet doch der liebenswürdige plattdeutsche Dichter:

„Un steist Du denn, un sühst torugg.
Wo Land und Strand verswindt —
Denn wisch' de Thran'n Di ut Gesich,
Denk an den swaren Afscheed nich,
Du büst en Königskind!

Na Di dar süht de Seemann rop
Vun'n Schippsjung bet to'n Maat,
Un heet dat: Prinz is baben op!
So hevt sik jede Hart un Kopp,
De seewarts mit Di gat. —"

Von Plymouth nach Madeira.

Folkestone und die englische Küste. — Letzte Sonnentage des Herbstes. — Sehnsucht nach dem Süden. — Porto Santo. — Funchal Reede — Erste Eindrücke Madeiras. — Allgemeines über die Insel. — Ausflug nach dem großen Korral. — Unter Sturm in See — Der Pic von Teneriffa. — Änderung der Reiseroute. — St. Vincent.

Begünstigt von Wind und Wellen durchfurchte die Korvette pfeilschnell die grünen Fluten der Nordsee, dann hatte sie schweres Wetter zu bestehen und erreichte am 18. Oktober abends den Kanal. Auch diese gefährliche Rinne, die enge Heerstraße Tausender von Schiffen, von ebensoviel Gefahren bedroht, wie die erschreckende Anzahl von Zusammenstößen beweist, wurde glücklich überwunden, ebenso der Pas de Calais, nicht ohne daß man an der Unglücksstätte von Folkestone dem Geschick der unglücklichen Kameraden, die hier mit S. M. S. „Großer Kurfürst" in die Tiefe gesunken, ihrem Eid und ihrer Pflicht getreu bis in den Tod, ein stilles Andenken weihte, wie es jedes deutsche Schiff thut, das jene Wasserstraße zieht. Da einige von den Überlebenden jener Katastrophe zur Besatzung des „Prinz Adalbert" gehörten, war es natürlich, daß es diesmal mit besonders lebendiger Erinnerung geschah, die auch auf die jugendlichen Kadetten ihren Eindruck nicht verfehlte. Am 19. abends 10 Uhr langte die Korvette vor Plymouth an, wo sie die Nacht über treiben mußte, weil es nicht geraten schien, ohne den fehlenden Lootsen den Hafen anzulaufen. Erst am andern Morgen gelang es durch ein Flaggensignal, den Piloten herbeizurufen, und Punkt 9 Uhr ertönte im Hafen das Kommando: „Alle Mann auf! klar zum Ankern!" Bald darauf war das Schiff von einer Menge englischer Boote umringt, die sich eifrig bemühten, Lebensmittel und Früchte, sowie allerhand Dienst-

leistungen anzubieten und Aufträge der Mannschaft entgegenzunehmen. Alsbald erschien auch der deutsche Konsul mit den Briefen an Bord, die ein Postdampfer, dem „Prinz Adalbert“ vorauseilend, bereits abgeliefert hatte. Der 20. Oktober, ein Sonntag, brachte zugleich prächtiges Wetter, das ans Land lockte, die herrliche Umgebung des Städtecomplexes Plymouth, Stonehouse und Devonport noch zu genießen. Gehört doch eine Bootfahrt in der prächtigen Bucht des vorzüglichen Hafens, welche sich hinter einem vorgeschobenen Bergesstreifen noch weit ins Land hinein erstreckt, zu den besten Genüssen, die der Besatzung eines Kriegsschiffes gewährt werden können. Das ganze Ufer, so weit man blickt, ist bebaut, alte und neue Städte tauchen in abgemessenen Entfernungen auf, Dörfer und Stapelplätze liegen zerstreut dazwischen, prächtige Landhäuser wechseln mit großartigen Arsenalen ab, es erweckt den Anschein, als sei die ganze Landschaft nur eine einzige weitausgedehnte Stadt und Plymouth nur ein Revier derselben, so nahe liegt Ortschaft an Ortschaft. Ein Blick in diese schöne und fruchtbare Landschaft war also den deutschen Seeleuten noch gestattet, dann aber wurde das Wetter regnerisch, Sturmsignale zeigten sich an der Küste, ein starker, Regenschauer vor sich hertreibender Nordwest trat ein, der zum Sturm ausartete und den Verkehr mit dem Lande sehr erschwerte. Die See ging hoch und so mancher, der noch den Urlaub des 23. und 24. Oktober auszunutzen suchte, kam vom Seewasser durchnäßt an Bord zurück. Man verzichtete also lieber auf weitere Streifzüge und zog es vor, in den Speisezimmern einem Gespinnst zu lauschen, das der eine oder der andere von den Matrosen aus dem Schatz seiner Erinnerungen zum Besten gab. Fröstelnd sehnte sich die Mannschaft nach südlichen Breiten, das Bedürfnis, das düstere Nebelland mit sonnigen Gefilden zu vertauschen, war allgemein, doch konnte es zunächst nicht befriedigt werden, bevor nicht der „Prinz Adalbert“ Proviant, Wasser und Kohlen einngenommen und günstiges Wetter zu erwarten hatte. Endlich zeigten sich die Vorboten einer Wendung zum Bessern. Am 26. Oktober stieg das Barometer allmählich, die Sturmsignale gingen nieder, und schon um ½11 Uhr vormittags verließ das stolze Schiff den letzten europäischen Hafen unter den Klängen der englischen Hymne, die dem Enkel der meerbeherrschenden

Königin als Abschiedsgruß vom Lande her ertönten. Noch war das Meer in der Tiefe mächtig erregt, noch rollten die Wogen und brachen sich brandend am einsamen Leuchtturm von Eddystone, hoch aufspritzend und die schroffen Klippen mit Schaum bedeckend, und der Sturmgott schwang sein Scepter auch noch weiter, je stärker, je mehr man sich der berüchtigten Bai von Biscaya näherte, für welche die Mauryschen Wind- und Wetterkarten jeden dritten Tag einen Sturm prophezeihen. Erst als die Korvette diesen verrufenen Winkel des Meeres hinter sich hatte, und der portugiesischen Küste sich näherte, beruhigte sich die See, und das prächtige Wetter, welches nunmehr eintrat, entschädigte für die Unbilden der vergangenen Tage. Am 6. November nachmittags 4 Uhr kam Porto Santo in Sicht, jene Felseninsel, wo Kolumbus, der sich mit seiner Frau, der Donna Felipa Muñiz-Perestrello, auf das Besitztum seines Schwiegervaters, eines edlen Italieners und ehemaligen Gouverneurs der Insel, zurückgezogen hatte, zuerst den Entschluß gefaßt haben soll, die bis dahin unerforschte Wasserwüste zu durchschiffen, um nach dem jenseitigen Gestade zu gelangen. Jedenfalls empfing er aus den hinterlassenen Papieren und Karten seines Schwiegervaters, welcher den Ruf eines tüchtigen Seemanns genoß, die ersten dunkelen Nachrichten von Inseln und Ländern im westlichen Meere, und hier erfuhr er auch von Seeleuten, die häufig die Meere jenseits Madeira und der Azoren befahren hatten, mancherlei über die Nähe der westlichen Gestade. Ein geschnitztes Holz, Stämme fremdartiger Fichten, mächtiges Schilfrohr, zwei Leichen einer unbekannten Menschenrasse, die angeschwemmt worden waren, schienen die Behauptungen des Aristoteles, Seneca und Plinius, man könne in wenigen Tagen von Cadix aus nach Indien reisen, so wie die Berichte Marco Polos und Mandevilles, welche die von Ptolemäus als die östlichsten bezeichneten Regionen bereits überschritten hatten, lediglich zu bestätigen, und ließen den freilich nicht ganz neuen Gedanken an die Möglichkeit auf einem andern Weg, als um die Südspitze Afrikas nach Japan und China, den fabelhaften Ländern des Ostens, vorzudringen, in ihm reifen, bis er wahrscheinlich im Jahre 1483 mit seinem Plan hervortrat und ihn 9 Jahre später ins Werk setzte.

Jetzt tauchten in der Ferne die vulkanischen Gebirgsgruppen der Insel wie Riesen aus dem Meere empor, ein eindrucksvolles Schauspiel, dem sich die allgemeine Aufmerksamkeit zuwandte. Die Natur entfaltete hier ihren wilden Charakter, um sich bald darauf von der lieblichsten Seite zu zeigen.

Etwa 35 Meilen südwestlich von Porto Santo zieht sich dasjenige Stückchen Erde hin, mit welchem ein Schöpfer sein Meisterstück gemacht zu haben scheint, Madeira, das herrliche Eiland, dem sich der „Prinz Adalbert“ näherte. Am 7. November 1/22 Uhr morgens rauschte der Anker in die Tiefe des Hafens von Funchal, noch bevor der junge Tag sich mit Entzücken erhoben. Im Morgenschlummer lag die Insel da, zunächst noch von einem dichten Nebelschleier umsponnen, welcher das Bild kaum ahnen ließ, das zu enthüllen der Sonne vorbehalten blieb. Dieselbe Erscheinung, welche einst den portugiesischen Entdeckern ein Rätsel war, zeigt sich auch heute noch. Lange hatten jene von Porto Santo aus ein unbestimmtes Etwas wahrgenommen, welches die Einen für eine dunkle Wolke, die Andern für das verloren gegangene Eiland St. Brandans hielten, bis sie durch eine mutige Fahrt eines Besseren belehrt wurden. Auch in der Gegenwart pflegt sich Madeira dem Ankommenden selten unverhüllt und im vollen Glanz zu zeigen, so wie es den deutschen Seefahrern an jenem Novembermorgen beschieden war, als die am klaren, tiefblauen Himmel aufsteigende Sonne die Nebel verscheuchte.

Ein wunderliebliches Bild entfaltete sich da, an dem die Jungen und Alten der Besatzung gleichmäßig die Augen weideten. Viel neugierige Blicke schweiften zur Insel hinüber, und diejenigen, welche noch nicht unter dem Zauber solcher Naturschönheit und unter dem Eindruck so jähen Wechsels des Klimas und der Vegetation gestanden hatten, erfaßte ein unbeschreibliches Gefühl. Welche Gegensätze! In Plymouth trübes, unfreundliches, regnerisches Wetter, wie es dem Oktober in unseren Breiten wohl gestattet ist, und jetzt, 12 Tage später, eine solche paradiesische Luftstimmung. Die Natur, welche die Adalbertleute 3 Wochen vorher in der Heimat verlassen, im Ersterben, die Berge nackt und kahl, die Bäume der Blätter beraubt und hier der üppigste, mannigfaltigste Blütenschmuck. Dieses Meer tiefblau, gleichsam mit dem Azur des

sonnigen, heiteren Himmels wetteifernd, die wildzerklüfteten Lavaabhänge mit Reben bedeckt, von den Bergen herabschäumende Bäche, in ihrem sonoren Rauschen nur übertönt von dem majestätischen Donnergetöse der Meeresbrandung, die ihre wütenden Wellen und Schaummassen fortwährend gegen das Ufer schleudert, das Ganze von einem ewigen Frühlingshauch umfächelt, kein Eis, kein Schnee wie im rauhen Norden, auch nicht die sengende Glut der Tropensonne, keine Schlange und andere häßliche Reptilien, keine Löwen und Tiger, keine beißende Insekten, kein gelbes Fieber und wie sie alle heißen die zahlreichen Plagen anderer tropischen Gegenden, nichts Zerstörendes, nur Heilendes. Hier ist es, wo die Brust tief Atem holen kann, hier ist die Luft, die wie ein erquickender Balsam alle Wunden zu heilen vermag, hier durchströmt die Adern verjüngtes Blut und selbst jene Wolken an den Bergen da drüben, die ständig um die Gipfel schweben, müssen als ein besonderer klimatischer Vorzug Madeiras angesehen werden, insofern sie mit ihrer feuchten Luft dazu beitragen, der wunden Lunge, die sich hierher flüchtet, noch am Rande des Grabes Genesung zu bringen.

Und nun der entzückende und überraschende Anblick der Bucht von Funchal, wenn man diese sanfte, halbkreisförmige und überall offene Einbiegung der Küste so nennen will, die nach links und rechts in die schroffen Felsenberge des Ufers übergeht. Nach der Westseite springen außerdem noch zwei auf Felsenriffen erbaute Forts ins Meer vor. Funchal liegt ungefähr in der Mitte an der tiefsten Einbiegung der Bucht, auf den unteren terrassenförmigen Erhebungen des Strandes, überall vom üppigsten, schönsten Grün umkränzt und durchflochten, aus dem die blendend weißen Häuser ungemein freundlich hervorschauen. Von diesem Mittelpunkt aus breitet die Stadt strahlenförmig Villenhäuser und Hütten über das ganze bis in die Wolken hinaufragende, grüne und wildzerklüftete Gebirgsamphitheater. Wohin das Auge schaut, lugt ein schönes Landhaus, ein Kirchlein oder eine Hütte halbversteckt aus dem Grünen, oder tritt keck auf einen Felsenvorsprung heraus, oder schimmert weiß aus dem frischgrünen Grunde der Zuckerrohrfelder. Erst in der Höhe von 2000 Fuß hören die Häuser allmählich auf, an dem Saume eines dunkelgrünen Pinien- und Kastanienwaldes schaut das freundliche

Kirchlein Nossa Senhora do Monte mit seinen beiden weißen Türmen auf Berg und Meer hernieder — allenthalben freundliche Ausblicke, Farbenpracht, Blütenduft — so daß man behaupten kann: Nur wenige Punkte unseres Erdballs können sich rühmen, so viel landschaftliche Schönheit und Lieblichkeit auf so engem Raum zu vereinigen, wie Madeira.

Eine Sage erzählt, daß ein aus dem Schiffbruch gerettetes junges Ehepaar zu Boote auf dem Ozean umherirrend aus dem Blütenduft und dem die Insel umfüllenden Nebeldunst das Land zur Nachtzeit entdeckt. Jene kühnen Männer Tristan Vaz und Joam Gonsalves Zargo, die Genossen und Abgesandten des portugiesischen Infanten Dom Henrique el Navegador, welche am 2. Juli 1420*) von Porto Santo kommend, die Insel zuerst betraten, fanden Bewohner und Anbau allerdings nicht vor, ebensowenig vierfüßige Tiere, wohl aber eine herrliche unentweihte Natur. Auf Vögel stießen sie, die noch nicht bekannt mit der zu fürchtenden Gestalt des Menschen, vertrauensvoll den Landenden sich näherten. Rätselhafte Spuren an der Küste, die man für Fußtapfen wilder Tiere gehalten, rührten von Seehunden her, die bei der Annäherung der Eindringlinge aus einer nahen Felsenhöhle hervorrauschten und sich ins Meer warfen. Die Insel war noch in jungfräulichen Zustand, noch so vollkommen wie jede Stelle der Welt, wo der Mensch mit seiner Qual noch nicht vorgedrungen. Die Üppigkeit und Mannigfaltigkeit des Baumwuchses war noch ungemindert, die eigentümliche, unheimliche Gestalt des Drachenbaums, mit seinen langen, schilfartigen Blättern, setzte die kühnen Seefahrer in Erstaunen, die von Wohlgeruch erfüllte Luft umschmeichelte sie, die ganze Natur bezauberte. — Zur Seite der mit Blüten überdeckten, hohen Myrthensträuche erhob sich der Folhado, dessen weiße Traubenblüten ihren süßen Geruch weithin sandten, und neben ihnen streckte die schlanke, balsamische Ceder ihre herrliche Krone hoch in die Lüfte. Dichte Moosdecken luden auf dem weichen Polster zur Ruhe ein, hinter welchem die teils am Boden kriechenden, teils an andern Gewächsen sich emporrankenden Zweige der wilden Feige ein wundersames Flechtwerk woben. Mit diesem bildete baumartiges Haidekraut

*) Gutav de Veer, Prinz Heinrich der Seefahrer und seine Zeit. Danzig, A. W. Kafemann. 1864.

eine undurchdringliche Wildnis, in welcher die von der Sonne beschienenen Stämme sich durcheinanderschlangen. Von Vogelstimmen tönte ringsum der Wald; dort hörte man den Gesang des Tinto negro, einer schwarz gefärbten Nachtigall, hier die nicht minder melodische Stimme der schwarzköpfigen Grasmücke, auf den Zweigen gurrte die Waldtaube, deren dunkeles Gefieder im Nacken durch einen Silberring umgeben war, Rotkelchen, Amsel und grüne Kanarienvögel schlossen sich dem Chore an, um ein Ganzes zu bilden, welches paradiesischen Vorstellungen als vortreffliche Unterlage hätte dienen können.

Hat sich nun auch diese Scenerie im Laufe der Jahrhunderte nicht unwesentlich verändert, so erwarten doch den Wanderer, der über die Stadt Funchal hinaus in freiere Regionen vordringt, nicht minder entzückende Eindrücke in Garten und Hain. Jugendfrisch aufstrebend, wie der Gott, dem sie geweiht sind, ragen kühne Lorbeerbäume aus den einzelnen Anpflanzungen hervor. Zu ihnen gesellen sich Kampfer- und Zimmtbüsche, der Mandelbaum, Pfirsich und die Gesamtrepräsentanten unserer deutschen Obstarten, jedoch nicht so schmackhaft, als in ihrem heimischen Boden des Nordens. Um das Ganze schließt sich ein Labyrinth von duftenden Rosen, Nelken und Caprifolien, weit überragt von Akazien und Robinien, und besonders von herrlichen Oleanderbüschen, deren Prachtblüten abends fast betäubend auf das Geruchsorgan wirken. Dazu noch der ganze Flor der Orangenarten! Knospen, offene Blüten, grüne Früchte und goldgelbe Äpfel zieren die herrlichen Bäume mit dunkelem Laube, wobei sich in den Orangeduft noch der Hauch der prachtvollen Magnolienblüten mischt. In voller weißer Reinheit prangt die große Blume an den Enden der Zweige, gestützt von dicken, glänzend grünen Blättern. Auch außerordentlich große Philadelphus- und Granatblüten mischen sich darunter, schlank hebt sich hier und dort die Dattelpalme über das Gebüsch hinaus, kräftige Bambusen und herrliche Pisanggebüsche hinter sich lassend. An trockenen, heißen Stellen reift die würzige Ananas, aber dort treibt auch die Agave ihre ungeheueren Blütenschäfte, und mächtige Kaktusmassen liefern ihre angenehmen, aber wenig geschätzten Früchte. Auch die Olive gedeiht auf Madeira, ebenso der Kaffeebaum und das Zuckerrohr, ja selbst

die Königin unter den Früchten, die nach Terpentin schmeckende Mango hängt im dichten Laub des schönen Mangobaums, und noch viele andere Pflanzen und Baumarten wachsen hier als reiche Ausbeute für den Botaniker. In etwas höheren Gegenden sind es der Wallnußbaum, die Edelkastanie und die Buche, die in prächtigen Exemplaren auffallen, während es die Rebe allenthalben liebt, an den luftigen Bäumen hinaufzuklettern. Fast alles, was der Norden hervorbringt und was in der Tropenzone wuchert, ist in Madeiras glücklichen Garten vereinigt. Seine Reize lassen sich gar nicht beschreiben, nicht definieren, nur genießen und zu diesem Zwecke gab es schon am ersten Nachmittag auf dem deutschen Schiffe reichlich Urlaub.

Auch mancherlei Merkwürdigkeiten, welche die Stadt bietet, waren in Augenschein zu nehmen, nachdem man sich an dem Schauspiel des Landens ergötzt. Da kein Hafendamm vorhanden, wohl aber sehr starke Brandung, wird es meistens mit Hilfe von Booten bewerkstelligt, die unter lebhafter Beteiligung der am Strande müssig Herumstehenden, zum Abschieben fertig gemacht werden. Die Heranrauschende Brandung wird mit wilden Schreien und Durcheinanderrufen begrüßt, und neues Geschrei begleitet das Boot, wenn es mit ablaufender See in tieferes Wasser geleitet und durch einige geschickte Ruderschläge der Brandung entführt wird.

Die Straßen Funchals, mit kleinen glatten Steinen gedämmt, zwischen denen das Wasser schnell versickert, sind eng, unregelmäßig und so steil, daß sie für Räderfuhrwerke nicht benutzbar sind. Vielmehr wird der Verkehr, wenn man sich nicht der Reitpferde oder Hängematten bedient, durch das sonderbare Beförderungsmittel eisenbeschlagener, mit Ochsen bespannter Schlitten bewerkstelligt, die sich in sehr lebhaftem Tempo fortbewegen. Oben ist das doppelsitzige Vehikel mit einem Dache, zu beiden Seiten mit Vorhängen versehen, nebenher trabt der Führer, in der einen Hand einen Stachel, womit er seine Tiere zu schnellerer Gangart antreibt, in der anderen außer einem Stocke noch einen feuchten Lappen, den er von Zeit zu Zeit über die Kufen des Schlittens gleiten läßt, damit er vor Erhitzung bewahrt wird und schneller dahin schießt. Die Eingeborenen wissen dieses

Fahrzeug so sicher zu geleiten, daß trotz der rasenden Geschwindigkeit, mit der es zuweilen abwärts fliegt, nur selten ein Unglücksfall sich ereignet zur großen Verwunderung manches biedern Matrosen und anderer Mannschaften von der Besatzung, die, nachdem sie einmal Zutrauen gewonnen, die merkwürdigen Droschken gern benutzten, wenn sie es nicht vorzogen, mit einer guten Cigarre bei einer Flasche echten Madeira zu sitzen, dessen Wirkung allerdings zuweilen eine sehr bedenkliche, weil unvermutete war.

Für den zweiten Tag des Aufenthalts war von dem Prinzen Heinrich, sowie einem großen Teil der Kadetten und einigen Schiffsoffizieren ein Ausflug beabsichtigt; denn so berückend die Küstenlandschaft mit ihrer tropischen Vegetation auch ist, das Innere der Insel bietet nicht minder sehenswerte Naturscenerieen von großartigem Charakter, Berge bis zu 6000 Fuß Höhe mit wildromantischem Gepräge und grotesken Formen, die kein Wißbegieriger unbesucht läßt.

So sah denn der 8. November eine Marinekavalkade von 26 Pferden auf dem Weg nach dem großen Korral, einem von hohen Gipfeln eingeschlossenen Gebirgskessel, dessen Ersteigung stets eine lohnende ist.

Schon der erste Teil des Weges bot reizvolle Bilder mannigfaltiger Art. Enge Gebirgspfade wechseln mit Brücken ab, die über das zerrissene Bett ausgetrockneter Bergströme führen, dann folgen breite Waldwiesen, die diesmal den jungen Kadetten eine willkommene Gelegenheit boten, auch als Nichtreiter kavalleristische Leistungen zu zeigen, so daß es manchen scherzhaften Zwischenfall gab. Sobald sich nur leidlich ebenes Gelände zeigte, und sei es auch nur auf einer jener Brücken, wurde zum großen Leidwesen der Führer, die langgedehnte Warnungsrufe erschallen ließen, ein kleines Wettrennen in scharfem Trab oder Galopp versucht, aber freilich öfters ohne den Gaul, nicht auf, sondern neben und mit ihm zu Ende geführt. Auf einem dem großen Korral gegenüber liegenden Sattel, der zur Rundschau einlud, wurde Halt gemacht, die Pferde zurückgelassen und der Aufstieg dann vollendet.

Der Eindruck, den der Besucher von dieser Seite der Insel empfängt, ist derjenige der tiefsten Verödung, des ernsten Todes

in der Natur. Die duftige Gartenflora, die Weinberge liegen tief unter ihm; kein Anbau zeigt sich mehr, höher und höher steigt der schmale Weg, die steiler werdenden Abhänge sind kaum mit dünnem Gras bewachsen, nordische Fichten und prächtige Digitalisstauden rufen das Bild des heimischen Harzes hervor, welches allerdings durch die Nähe blühender Fuchsien wieder aufgelöst wird. Der Wanderer hält jetzt vor gähnender Tiefe, mit schroffen, lotrechten Wänden, Millionen von Rissen, Ecken und scharfen Vorsprüngen. Hier ist die ganze Insel von oben bis unten geborsten, und die dunkeln Basaltmassen sind weit auseinander getreten. Drunten herrscht das Schweigen des Todes; große Steingerölle, die gewaltigen Zeugen untergegangener Naturkräfte, bedecken den Boden. Auch ringsum ist alles still, einsam, verödet und ausgestorben. Hier und da klettert eine Ziege am Abgrund, Falken ziehen flatternd umher und spähen nach Beute, das ist alles, was an Leben zu entdecken ist. Vorsichtig wird der Fuß weiter gesetzt, denn oft ist dem vulkanischen Boden nur mit Mühe ein Pfad abgewonnen worden, an und über welchem die schwarzen Basaltmassen drohend herabhängen, bis die Stelle erreicht ist, wo man nach drei Seiten 1500 Fuß in die Tiefe eines ringsum von Basaltmassen lotrecht eingeschlossenen Kessels hinabblickt. Das ist der Curral das freiras, der Curral grande, der alte, längst ausgebrannte Krater an dessen Rande die Reisegesellschaft zu einem Piknik sich niederließ, nachdem die in Funchal gemieteten Träger mit den erwarteten Erfrischungen angelangt waren.

Keine Dampfsäule, kein Schwefelgeruch entsteigt mehr der Tiefe, keine Spur irgendwelcher Aschenansammlung ist mehr im Abgrund zu entdecken. Als die Erdgluten nicht mehr von unten heraufdrangen, mag auch hier wie bei ähnlichen Bergen alles, was nicht felsenfest dastand, in die Tiefe hineingestürzt sein; einbrechende Regenmassen und Bergwasser spülten im Laufe der Jahrhunderte alle leichteren Reste mit sich fort in den gewaltigen Riß hinein, und neue imposante Steinmassen blieben liegen, zwischen denen sich nach und nach eine spärliche Vegetation hervorgedrängt hat. Der Verödungszustand dieses ehemaligen Kraters ist so vollkommen, daß der Gedanke an die Möglichkeit neuer, aus der Tiefe hervorbrechender Feuermassen ferner liegt. Sicher

ist jedenfalls, daß er dem übermütigen Volk der Kadetten nicht kam, die sich hier auf freier Bergeshöhe vortrefflich vergnügten.

Wie Neigung und Zufall es wollte, lagerte man sich um die inhaltsreichen Frühstückskörbe, an verschiedenen Stellen bildeten sich Gruppen von Offizieren und Kadetten, andere standen abseits mit dem Fernrohr in der Hand, bestimmte Punkte genauer ins Auge zu fassen, in einiger Entfernung hatten sich die Führer niedergelassen, während eine Schar ärmlich gekleideter Gebirgsbewohner mit der den Südländern eigentümlichen Zudringlichkeit um die Reste des Mahles bettelte.

Schnell vergingen die Stunden, es war Nachmittag geworden, ehe man sich dessen versah, und die Zeit zum Aufbruch gekommen. Man ließ also das Auge mit Bedauern noch ein letztes Mal über das wahrhaft großartige Panorama schweifen, nach Funchal hinüber, das aus der Tiefe freundlich heraufgrüßte und auf das Meer hinaus, bis zu der Grenzlinie hin, wo Himmel und Wasser in eins verschmelzen. Dann ging es ab- und heimwärts zum schwimmenden Wohnhaus, zur deutschen Korvette, die ohne Unfall erreicht wurde.

Für Prinz Heinrich, wie für alle Teilnehmer am Ausflug, war dieser 8. November ein Festtag, eine Quelle schöner Erinnerungen, einer jener wenigen dem Seemann gegönnten Lichtpunkte, in dessen Leben sich die Gegensätze besonders grell zu berühren pflegen.

Hat ihn eben noch der Hauch großartiger Naturscenerien berührt, der Duft der lieblichsten Vegetation angefächelt, so fällt ihm im nächsten Augenblicke eine Bö mit Wind und Regen in die Segel; die Wellen, die sich noch eben ruhig brachen, brausen kochend und schäumend auf, das überraschte, aus seiner Ruhe aufgeschreckte Fahrzeug vor sich herpeitschend, ein willkürlicher Wandel der Dinge, Launen der Natur, die auch der „Prinz Adalbert“ kennen lernen sollte.

Bei herrlichem Sonnenschein hatte man den großen Korral erstiegen; indes schon am folgenden Tag begann das Wetter ein verdächtiges Aussehen anzunehmen. Die Blicke, die kurz vorher mit Wohlgefallen an dem zauberisch schönen Eiland, an seinen Bergen und Thälern, seinen Villen und Gärten gehangen, nahmen einen ernsten Ausdruck an angesichts gewisser Erscheinungen,

die den scharfen Sinnen des Seemanns nicht entgehen. Eine lange Dünung lief vom Süden aus dem Atlantic her gegen den Hafen, die Wellen brachen sich stärker am Felsen Loo Rock, eintöniger, dumpfer und lauter als sonst ertönte die Brandung, wie wenn sie von der Entfesselung gewaltiger Naturkräfte aus der Ferne berichten wollte, und gegen Mittag verkündete denn auch heulender Sturm mit den zunehmenden Wellen des Meeres herein-brechendes Unwetter, dem man im Hafen nicht gewachsen war.

Funchal, an der Südwestküste Madeiras gelegen, den Süd-winden preisgegeben, mit schlechtem Ankergrund und starker Brandung, ist sogar ein gefährlicher Ort, den es schnell zu ver-lassen galt. Nachdem also Dampf aufgemacht und Prinz Heinrich mit den am Lande befindlichen Offizieren von dem unvermuteten Aufbruch in Kenntnis gesetzt war, ging der „Prinz Adalbert" 6 Uhr abends Anker auf, um den Kampf mit den Elementen draußen auf offener See aufzunehmen, was sich als durchaus notwendig erwies. Das Unwetter war mit ganzer Kraft losgebrochen, und die einbrechende Nacht sah den „Prinz Adalbert" im harten Kampf mit den gereizten Wogen. Der Wind nahm die Backen immer voller, er schnob und pfiff, heulte und ächzte, und rüttelte an dem Schiff, als wollte er es zertrümmern. Wie ein Gummi-ball wurde die Korvette umhergeschleudert, legte sich bald auf die eine, bald auf die andere Seite, ging abwechselnd vorn und hinten hoch, wie ein wildes Tier, so daß es ein tüchtiges Stück Arbeit gab und blasse Gesichter bei den jungen Seeleuten. Aber dieser Sturm vom 9. November wurde überwunden, ebenso das stürmische Wetter des folgenden Tages, bis sich die finster blickenden Wolken wieder aufklärten. Die Sonne erschien wieder am blauen Himmel, besänftigte die noch immer brausende See, schönes Wetter begleitete die Korvette auch auf der Weiterfahrt, nach dem nur flüchtig berührten Teneriffa, wo man den seltenen und großartigen Anblick des entschleierten über 3115 m hohen Piks mit seinem zuckerhutförmigen, gespaltenen Gipfel hatte, und diese günstige Witterung hielt auch bis Montevideo an.

Der nächste Bestimmungsort des „Prinz Adalbert" war eigentlich Rio de Janeiro, da jedoch die Nachricht vom Ausbruch des gelben Fiebers in dieser Stadt, durch ein von dort kommendes Schiff gebracht, zur Vorsicht mahnte, beschloß der Kommandant

direkt nach Montevideo zu gehen, zuvor aber der Insel Sankt Vincent einen kurzen Besuch zu machen. So passierte die Korvette bereits am 16. Nachmittags die Insel St. Antonio, erreichte am 17. gegen Mittag die äußerste Südwestspitze Europas St. Vincent und ging daselbst im Hafen von Porto Grande vor Anker, lediglich um Kohlen einzunehmen.

Aller Anziehungspunkte bar, bildet diese traurigste der Capverdischen Inseln mit ihren verwitterten Felsen, die keinen Humus, nur eine glühende, auf das bräunlich rote Gestein niederbrennende Tropensonne kennt und den zweimal des Jahres fallenden Regen in Cisternen sammelt, sonst aber das Trinkwasser für 2000 Personen mit großen Normandyschen Destillierapparaten aus Seewasser herstellt, das gerade Gegenstück zu dem gesegneten Madeira, Grund genug, nur so lange als unbedingt nötig zu verweilen. Mit den Kohlen wurden die Mundvorräte ergänzt, u. a. auch ein lebendiger Ochse an Bord genommen, dann setzte der „Prinz Adalbert“ am 21. November die Reise fort, die vollen Segel einem günstigen Wind entfaltend, der freilich nach mehreren Tagen (am 29.) so nachließ, daß die Korvette Dampf aufmachen mußte, um ihn jedoch schon am nächsten Tage bei neu aufgegangener Brise wieder auszumachen, ein Spiel, welches sich noch öfter wiederholte. Die zweifelhaften Segnungen des äquatorialen Kalmengürtels wurden jedoch ruhig ertragen und am 2. Dezember die Linie erreicht.

Die Taufe unter der Linie.

Seemannsleben. — Tagesordnung der Korvette. — Ernst und Scherz an Bord. —

Einem alten seemännischen Brauche zufolge wird beim Überschreiten des Äquators, in der Seemannssprache Passieren der Linie genannt, unter mehr oder weniger feierlichen Ceremonien die Schiffstaufe an denjenigen Seeleuten vollzogen, welche zum ersten Mal jene Gegenden des Meeres befahren.

Die Stunde, in welcher der Seefahrer aus der nördlichen Halbkugel schied, war zur Zeit, wo nur Segelschiffe den Ozean befuhren, stets eine der feierlichsten und bedeutsamsten eines längeren Reiselebens. Liegt auch der Beweggrund zur geistigen Aufregung solcher Momente nur in der Idee, denn äußere Zeichen begleiten eine solche Periode nicht, so ist jene für den zur Reflexion Geneigten darum nicht minder stark. Fast will es dem Reisenden scheinen, als trete er mit dem Eintritt in die neue Welt auch in ein neues Leben, als könne ihm die verlassene Welthälfte nur noch in der Erinnerung etwas sein. Die Existenz in der letzteren liegt als ein geschlossener Kreis von Erfahrungen hinter ihm. Der Himmel der tropischen Regionen leuchtet mit einem so eigentümlich ansprechenden Glanze, mit einer so bedeutsamen Ruhe auf den Menschen herab, daß selbst der weniger Feinfühlende sich von ihm ergriffen fühlt. Das Wetter ist in der Gegend des Äquators so beständig, daß selten ein leichter Regenschauer fällt, und Donner gehört zu den Seltenheiten. Sogar die Winde legen ihre gewöhnliche Veränderlichkeit in dem Maße ab, daß selbst manches volkstümliche Sprichwort seine Anwendbarkeit verliert. Das Meer paßt sich dieser andauernden Monotonie an, indem es seine flachen Wellen so geräuschlos und in so völlig gleichen Perioden heranrollt, daß es dem Pulsschlag im belebten

Körper durchaus gleicht. Kaum merklich sind einige stärkere Stöße in dem Wehen des Windes. An Bord der Segelschiffe herrscht dann in jenen Meeresgegenden eine sonntägliche Stille. Der Matrose sitzt, auf seine Arbeit angewiesen, im Vorderteil, wohl auch in Gedanken verloren, wenn zum Grübeln geneigt, alle Geschäfte gehen lautlos ihren Gang, in ruhiger Einförmigkeit verstreicht der Tag, wenn nicht der Anblick eines entfernten Segels, oder das Auftauchen von Fischen und Weichtieren eine willkommene Unterbrechung herbeiführt. An diese Windstillen knüpfte sich früher, wo man noch keine Maschine heizen konnte, wo Maury mit seinen Strom- und Windkarten noch nicht die Wege gezeigt, aus einem Passat in den andern zu gelangen, ebenso wie an ihr Gegenteil, die Stürme, eine Reihe von Gefahren und Leiden. Da konnte es sich ereignen, daß, wenn sich die Luftströmungen allmählich ganz verloren, das Schiff nicht bloß Tage, sondern Wochen lang auf der spiegelglatten Meeresfläche liegen blieb, während vom ungetrübten Himmel die Sonne glühend niederstrahlte, das Dasein aufs äußerste verleidend. Tag für Tag wiederholt sich dieselbe ermüdende Scene: endlose blaue Fläche oben und unten, grelles Sonnenlicht und glühende Hitze ohne Unterlaß, um das Schiff her faulendes Seewasser, die Fugen und Bolzen unter der Temperatur sich lösend, alles locker und undicht, die Lebensmittel verdorben, die Stimmung in Folge der Unthätigkeit und Langeweile mürrisch und düster —, alles in allem ein Zustand, dem man auf irgend eine Weise zu begegnen suchte, und so wurde jenes derbe Possenspiel, die Linientaufe, erfunden, welcher alle den Äquator zum ersten Mal Passierenden ihren Tribut zahlen müssen.

Auch die Mannschaft des „Prinz Adalbert“ traf Anstalten, dies althergebrachte Recht zu üben, welches Kauffahrteischiffe gegenwärtig, gemäß ihrer Losung: „Zeit ist Geld“, zu verkürzen oder ganz zu unterdrücken suchen, namentlich bei geringer Besatzung, während der Brauch in der englischen Kriegs- und Handelsmarine entweder in Vergessenheit geraten oder abgeschafft ist. Unsere deutsche Kriegsflotte hingegen sucht die Linientaufe unter Beseitigung alles Rohen, Gemeinen und Gewaltthätigen, welches ihr früher anhing, und unter Betonung des poetischen Zuges, wieder zu Ehren zu bringen, indem sie dabei von dem berechtigten Grundsatz ausgeht, daß schwere, gefährliche Arbeit, wie sie der

Besatzung eines Kriegsschiffes obliegt, um so freudiger geleistet wird und um so besser von der Hand geht, je mehr harmlose Fröhlichkeit erlaubt, und je mehr dem Matrosenhumor Gelegenheit geboten ist, sich frei und ungezwungen zu äußern.

Wer das ernste und rauhe, ja oft harte und entbehrungsvolle Dasein des Seemanns, sowie die strenge Disziplin des Kriegsschiffes ins Auge faßt, wird dies begreiflich finden. Ist doch des Dienstes Uhr stets gleich gestellt, die Waffenübung, das Kommandowort beherrscht die von rein nautischen Geschäften freie Zeit, und nur geringe Abwechselung unterbricht das ständige Einerlei gewisser Verrichtungen, die sich in einem bestimmtem Cyklus ebenso regelmäßig wiederholen, wie das Erscheinen der Sonne am Horizont und ihr abendliches Verschwinden. Essen, Trinken, Schlafen, Anziehen und Exerzieren, das alles spielt sich nach dem Glockenschlag, nach der Minute ab, wie eine kurze Betrachtung des Lebens und Treibens an Bord des „Prinz Adalbert“ zeigt.

Da sehen wir zunächst die ganze Besatzung in zwei Wachen, die Backbord- und Steuerbordwache – äußerlich kenntlich durch blaue und weiße Abzeichen auf der rechten und linken Schulter — eingeteilt, die sich bei Tag und Nacht alle vier Stunden ablösen, Nachmittags zwischen vier und acht sogar zweimal. Doch beginnen wir den Tag mit der Wache, die samt den Freiwächtern, d. h. den während der Nacht nicht auf Wache gewesenen Mannschaften, um vier Uhr Morgens geweckt wird, die Hängematten verstaut, sich und, wenn Zeugwäsche befohlen ist, das Zeug wäscht und das Oberdeck säubert. Um halb sieben Uhr haben die um vier Uhr zur Koje gegangenen abgelösten Mannschaften dieselbe Manipulation mit den Hängematten und dem eigenen Körper zu vollziehen, dann erscheinen die Kadetten und bald darauf wird „Backen und Banken“ gepfiffen. Um 7 Uhr begrüßen wir dann alle Mann beim Frühstück und begleiten sie $^1/_2$8 Uhr zum Ruder- und Postenempfang — die Kranken ins Lazarett — worauf zehn Minuten vor 8 Uhr beide Wachen in Manöverdivision antreten und das Oberdeck aufklären. $^1/_2$9 Uhr schlägt der Tambour zum Geschützputzen an, 8 Uhr 40 ist Antreten zum Rapport, und um 9 Uhr wird Geschützputzen ab- und Handwaffenputzen angeschlagen, wozu eine Viertelstunde Zeit ist. Hierauf geht es an die Säuberung aller Decke, und $^1/_2$10 Uhr

erwartet alle Mann Musterung in Divisionen, wobei eventuelle Befehle oder Strafen bekannt gemacht werden. Nach der Musterung folgt Montag und Dienstag Geschützexerzieren, Mittwoch Armierung der Boote, Donnerstag Segelexerzieren, Freitag Klarschiff (Generalmarsch), Sonnabend Reinschiff, hierauf Geschützputzen und Musterung mit Hängematten. Mittwochs wird vor dem Frühstück das Zwischendeck und nach demselben die Batterie gewaschen, während sich Sonntags an die Musterung gewöhnlich Gottesdienst anschließt. ½12 Uhr ist alle Tage Klardeck, 10 Minuten vor 12 Uhr ertönt der Pfiff „Backen und Banken", worauf Punkt 12 Uhr die Mittagsmahlzeit eingenommen und Freizeit bis ½ oder 2 Uhr gewährt wird. Die nächsten zwei Stunden bringen, von Sonntag Nachmittag abgesehen, der ganz frei ist, den Arbeitsdienst der Wache, das Gewehrexerzieren der Freiwache, Mittwoch und Sonnabend aber Zeugflicken für alle Mann. Um 4 Uhr ist täglich, mit Ausnahme des Freitags, Klardeck angesetzt, ½5 Uhr Musterung von Geschütz und Segelexerzieren oder Instruktion, Freitags hingegen Vorbereitung zum Reinschiff und noch Feuerlärm, sodaß auch der Nachmittag bis auf Minuten ausgefüllt ist. Bleiben nur die Abendstunden, die sich so abspielen: Nachdem 10 Minuten vorher abermals der Pfiff „Backen und Banken" gehört ist, folgt um 6 Uhr Abendbrot für alle Mann, darauf Umziehen für die Nacht, Zeugwäsche für die ersten Nummern der Wache, für alle übrigen Leute aber Freizeit, die jedoch nicht allzu lange währt. Schon um 7 Uhr müssen alle Mann aus dem Zwischendeck und der Batterie, damit die Decke aufgeklärt werden können, ½8 Uhr werden die Kadettenhängematten unter Deck gebracht, 10 Minuten vor 8 empfangen die Freiwächter und die Wache, welche um 8 Uhr zur Koje geht, Hängematten, die aktive Wache tritt zur Musterung an, um 8 Uhr ist „Ruhe im Schiff", 10 Minuten später Ronde, und um 9 Uhr heißt es: „Pfeifen und Lunten aus"! — Der Tag ist beendet, nur die Wache unter Back befindet sich noch im Dienst, für die Sicherheit des Schiffes während der Nacht zu sorgen.

Das war mit geringen Abänderungen der tägliche Dienstbetrieb des „Prinz Adalbert", und so gestaltete er sich im Ganzen und Großen für jedes Kriegsschiff, wahrlich ein Leben voll hoher Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des einzelnen Mannes,

und ohne große oder besondere Genüsse zum Ersatz. Kaum, daß den Ansprüchen an die Güte der Speisen und Getränke, welche den Anstrengungen entspräche, immer genügt werden kann. Die Verpflegung ist zwar auskömmlich und solid, aber Feinschmecker finden sich, wie ein Kenner des Seewesens aus langjähriger Erfahrung bestätigt, nicht an Bord, wo man schon zufrieden sein muß, wenn die Proviantartikel wenigstens unverdorben sind. Trotz aller Vorsorge werden die Hülsenfrüchte und das Brod oft hart, das Mehl mietig, der Schiffszwieback stellt sich als eine Brutstätte ganzer Insektenscharen dar, von anderen kleinen und großen Entbehrungen nicht zu reden, wie sie in folgendem Vers aus Seemannsklagelied anklingt:

„Noch sind die Hängematten nicht alle verstaut,
Wird „Alle Mann sich waschen" befohlen,
Ausnahmsweise ist's heut erlaubt,
Frisch Wasser dazu zu holen."

Im allgemeinen aber ist der Matrose außerordentlich genügsam, arbeitet unverdrossen Tag und Nacht, erträgt ohne Murren die größten Strapazen, oder hilft sich scherzend über das Schwere seines Berufes hinweg, wenn ihm nur ein Freudenstrahl von weitem leuchtet, Grund genug, ihm die kleinen Genüsse seines Daseins nicht zu schmälern, namentlich wenn es nicht auf Kosten der Disziplin geschieht, die oft mehr durch eine pädagogische Behandlung als durch allzugroße Strenge und Etiquette gefördert wird.

Diesmal wurde also das Vergnügen der Schiffstaufe nicht nur nicht beanstandet, sondern sogar unterstützt, um dem Prinzen diesen heiteren Tag zu gewähren und ihm zu zeigen, wie das Schiffsvolk sich auf seine Weise harmlos zu belustigen versteht.

Daß die Vorbereitungen dazu schon lange im Gange waren, bewies das heimliche Flüstern und Treiben der Leute, welche die Linie schon passiert hatten, und die Thätigkeit der Unteroffiziere, denen das stille Wetter sehr zu statten kam, ihre Vorkehrungen in aller Ruhe zu treffen. Schon war es aufgefallen, daß man wiederholt versucht hatte, den gehörnten Sprößling der Capverden vor eine Kanonenlafette zu spannen, um ihn auf gütlichem oder gewaltsamem Wege zum Ziehen zu bringen, allerdings ohne Erfolg. Der Ochse war so widerhaariger Natur,

daß man auf seine Mitwirkung bei einem Schauspiel verzichten mußte, dessen Herannahen um so geheimnisvoller wurde, je weniger uneingeweihte Augen an andern Anzeichen entdecken konnten, daß etwas Besonderes im Werke sei. Die Spannung steigerte sich von Tag zu Tag, bis plötzlich am Abend des 1. Dezember mit eintretender Dämmerung der Ruf „Schiff ahoi" ertönte, scheinbar vom Meere kommend, und während alles auf Deck eilte, der Bootsmann aber die Seite abpfiff, von welcher der Anruf gehört worden war, der Bote des Meergottes dem feuchten Element entstieg und über das Fallrepp sich näherte.

Gänzlich in Schilf gekleidet, im Schmuck eines überaus langen semmelblonden Bartes und langen wallenden Haares, kam Triton, der Abgesandte Neptuns, feierlichen Schrittes über das Deck daher, ehrfurchtsvoll begrüßt von der Mannschaft, um sich beim Kommandanten so einzuführen:

„Auf Befehl meines meerbeherrschenden Gebieters erscheine ich vor Eurer Hochwohlgeboren, um Ihnen Seinen göttlichen Gruß zu überbringen.

Das große Interesse, welches der Hohe Bruder des unsterblichen Zeus an der deutschen Marine und seinen Angehörigen nimmt, hat meinen Gebieter veranlaßt, an Euer Hochwohlgeboren dieses Schreiben zu richten, und soll ich unterthänigst Eure geneigte Antwort meinem erhabenen Herrn persönlich und mündlich überbringen."

Der Brief aber lautete:

Äquator, den 1. Dezbr. 1878.

Herrn Capitän z. S. Mac Lean.

„Ganz ergebenst ersuchen Wir Euer Hochwohlgeboren, daß Wir, Neptun, Gott des Meeres, der Seeen, Flüsse und Bäche, morgen Mittag um 1 Uhr Unseren Allerhöchsten Besuch Euch abstatten dürfen, um Euer Schiff und Besatzung kennen zu lernen, und auch mit Euch Unsere Bekanntschaft zu erneuern. — Eure Antwort wird Uns Unser Hochgeborner Sohn Triton überbringen.

Neptun."

Nachdem sich Triton dieses seines Auftrages entledigt, schritt er mit derselben Würde, wie er gekommen, nur einige

Neulinge mit erhabenen Blicken musternd, abermals über das Deck dahin, unter abermaligen Ehrenbezeugungen des Schiffsvolkes, um unter dem Schutz der Dunkelheit wieder in die Tiefe zu tauchen.

Diese Einleitung konnte vielversprechend genannt werden, der allerdings mißlingende Versuch, ein mit Pulver und Teer gefülltes Faß, angezündet über Bord geworfen, zum Explodieren zu bringen folgte, und so sah der 2. Dezember die ganze Besatzung des „Prinz Adalbert“, besonders aber die Seekadetten, in freudiger Aufregung.

Schon am Vormittag war der große Scheuerprahm, dem solche Ehre selten zu Teil wurde, auf das Achterdeck gebracht und unter dem gelinden Schauder manches Kadetten mit Seewasser gefüllt worden. Doch zog sich der Beginn des Schauspiels in die Länge, denn das Mittagsbrod mußte erst eingenommen werden. Endlich, es war um 1 Uhr, ließ sich rauschende Musik hören, die Wanten und Deckboote füllten sich mit lachenden und plaudernden Leuten, die Offiziere, Beamten und Kadetten sammelten sich auf dem Quarterdeck, und alles war in Erwartung der Dinge, die da kommen sollten.

Zunächst war es ein großer pompöser Aufzug, der von weitem nahte, mit Triton an der Spitze in demselben Kostüm, wie am Tag vorher, nur weniger würdevoll in seinem Auftreten. Eiligen Schrittes kommt er daher, bittet sich sehr geschäftig vom Kapitän das Kommando des Schiffes aus, läßt zunächst die Segel kürzen, damit sein hoher Gebieter an Bord steigen könne, und erteilt durch ein Riesensprachrohr, das sein starker Arm kaum bewältigt, seine Befehle. Auf das Kommando „Ruder und Posten ablösen“, welches wie rollender Donner dröhnt, springen 4 Indianer, braune kernige Gestalten, nur mit einem Schurz um die Lenden, das Haupt mit Federn geschmückt, an Deck und eilen nach dem Steuerrad, die dort diensttuenden, der Taufe noch bedürftigen Matrosen abzulösen. Ein alter Seefahrer in klassischem Kostüm, wunderbar aufgetakelt, in wallender weißer Toga, eine riesige Bootsmannspfeife von der Größe einer Tuba mit beiden Händen dirigierend, übernimmt das Kommando, dann ertönt von neuem Musik, Marschklänge, welche das Nahen der Meermajestät verkünden.

Voran eine kostümierte Musikbande, deren Kapellmeister mit ungeheuerm Eifer des Taktstockes waltet, so daß der 3 Fuß hohe Cylinderhut auf seinem Perrückenhaupt fortwährend in die bedenklichsten Schwingungen gerät. Frack und Beinkleider sind gänzlich mit Noten bemalt, während eine Brille mit überthalergroßen kreisrunden Gläsern auf der Nase sitzt. Sechs pechschwarze Neger bis auf die leichte Schwimmhose völlig adamitisch und angeführt von einem Häuptling, der durch eine auf wolligen Locken thronende Nachtmütze kenntlich ist, folgen, ein wundersames räderloses, daher schwer bewegliches Fahrzeug in der Gestalt einer Schleife hinter sich herschleppend. Auf dem Fahrzeuge aber, das sich nur ruckweise über das Deck daher bewegt, thront Neptun, den Dreizack in der Linken, umflossen von einem meergrünen Gewand, auf dem Haupt die goldene Krone, unter welcher eine Fülle wunderbarer Locken auf die Schultern herabwallt, silberweiß in der Farbe, ebenso wie der mächtige, bis zum Gürtel reichende Bart. Seine nervige Rechte schwingt ein riesiges, biergefülltes Trinkhorn, woraus er des öfteren seine erhabenen Lippen befeuchtet, in Zügen, wie sie sonst wohl nur den methtrinkenden Menschenkindern geläufig sind, nicht aber den Bewohnern des hohen Olymps an den Tischen voll Nektar und Ambrosia. Ihm zur Seite sitzt Amphitrite, seine Gemahlin, eine robuste, wohlgenährte Dame mit überaus langen Zöpfen, die das Horn aus den Händen des galanten Gebieters mit süßem Lächeln auf dem rosig geschminkten Gesicht empfängt, sofern sie nicht einen kräftigen Labetrunk aus der eigenen dickbauchigen Flasche nimmt. Die große schwielige Hand, die einen großen umfangreichen Fächer hält, läßt vermuten, daß die hehre Gattin des hohen Gottes auf dem Meeresboden viel zu scheuern hat; jedenfalls versteht sie es, indiskreten Versuchen von fremder Seite, die Echtheit ihrer Zöpfe zu prüfen, mit kräftigem Schlag abzuwehren, worauf sich Amphitrite wieder vornehm zurücklegt und äußerst verächtlich und gleichgiltig auf die Umgebung herabschauend, sich Kühlung zufächelt. Die baumlange Hofdame von knochenstarkem Bau, die ihr ehrerbietigst folgt, verrät die Zugehörigkeit zum mecklenburgischen oder holsteinischen Schlag, so kräftig und entschlossen ist der Schutz, dem sie ihrer Herrin gegen die erneuten Herausforderungen des

Schiffsvolkes angedeihen läßt. Noch niemand hat eine Seejungfrau mit so gesunden Händen gesehen, oder in Märchenbüchern davon gelesen. Hinter den Majestäten marschiert ein Neger mit einer Fahne, auf welcher die Bewohner des Meeres in bunten Farben prangen, dann folgt mit Würde nebst dem Hofprediger der Geheimschreiber, ein ungeheures Heft unter dem Arm, an einem dicken Spazierstock gebückt einherschreitend, wahrscheinlich gebeugt durch die Last seines großen Dreimasters, hierauf der Hofbarbier mit einem ellenlangen Rasiermesser von ungewöhnlicher Breite, welches er mit großem Eifer wetzt, begleitet von dem Schaumschläger mit seinen Gesellen, und endlich der Hofnarr Neptuns, ein äußerst drolliger Bursche, dessen derbe Späße von einem dankbaren Publikum mit schallendem Gelächter begleitet werden. Auch läßt er jedem, der Lust zeigt, in seinem kolossalen Tubus die Linie sehen, die dem Uneingeweihten erstaunlich, einfach durch ein quer über das Glas gespanntes Haar veranschaulicht wird. Den Schluß bildet außer der nötigen polizeilichen Bedeckung ein gemütlich einherwatschelnder Bär, als Vertreter der arktischen Zone eigens vom Nordpol herabgeschwommen, der von Zeit zu Zeit ein unheimliches Brummen hören läßt, vermutlich weil es ihm in seinem dicken Pelz unter der Sonne des Äquators ein wenig zu warm wird, auch der Aufsicht seines Führers sehr bedarf, im Übrigen aber seinem Charakter als Bär alle Ehre macht.*)

Nachdem Neptun unter ungeheurem Jubel der Mannschaft seinen Umzug gehalten, macht das Ganze Halt, ein Tubabläser beschwichtigt mit den tiefen Tönen seines Instruments den Lärm, das Gelächter und die Hochrufe verstummen, allgemeine Ruhe tritt ein, der Meergott erhebt sich und beginnt unter lautloser Stille mit folgender Ansprache:

---

*) Die Rollenverteilung war folgende: Neptun: Ob.-Mt. Steindorff; Amphitrite: Ob.-Mt. Küster; Triton: Btsm-Mt. Benkendorf; Aktuar: Fw.-Mt. Peßmer; Hofprediger: Ob.-Mt. Kästner; Astronom: Btsm.-Mt. Milenz; Hofbarbier: Ob-Mt. Howe; Hofnarr: Btsm.-Mt. Lindner; Hofdame: Ob.-Mtr Ellert; Schaumschläger: Ob.-Frmstr. Lemke; ein Wachtmeister: Ob-Frmstr. Reiß; ein Bootsmannsmaat der Wache: Ob-Mtr. Poerschke; ein alter Seefahrer als Steuermann zur Ablösung am Ruder: Ob.-Mt. Krämer; Bärenführer: Ob.-Frmstr. Wunsch; Bär: Btsm.-Mt. Remus.

„Seid mir gegrüßt, ihr schwarzweißroten Farben,
Die ruhmbedeckt sich überall entfalten,
Seid mir gegrüßt, Ihr deutschen Kerngestalten,
Die sich der Welt Bewunderung erwarben.

Aus guten Samen sprossen volle Garben,
So will es der Natur allweises Walten,
Nehmt Euch zum Vorbild Eure Alten,
Bei denen Mut und Treue nie erstarben.

Und trachtet ihnen würdig nachzuahmen.
Daß sich der Ruhm der deutschen Flagge mehre,
Macht diese meiner Götterflagge gleich.
Seid Ihr die gute Frucht aus gutem Samen,
Ein Seitenstück zum deutschen Heldenheere,
Dann seh' ich gerne Euch in meinem Reich."

(Macht Honneur, setzt sich und fährt in gebundener Rede fort:*)

„Vor einigen Wochen wurde mir die Kunde,
Daß der „Prinz Adalbert" sich auf die Reise mache.
Dies, dacht' ich mir, sei eine schöne Sache,
Und ich berechnete genau die Stunde,
In der er mein Gebiet besegeln würde;
Denn Sitte ist es, daß ich dann von solcher Bürde
Auch mir den wohlbekannten Zoll erhebe,
Und wiederum einen Tag vergnügt verlebe,
Mit denen, die ich schon von früher kenne,
Und die mit Recht ich meine Jünger nenne.

Ich freu' mich um so mehr, als ich noch nicht gesehn,
Den Namen dieses Schiffs in meinen Listen stehn,
Zugleich noch darum, daß unter denen, die hier sind,
Ich auch den Enkelsohn des deutschen Kaisers find';
Auch wird mein Hofbarbier noch alle die heut' taufen,
Die sich zum ersten Mal hierher zu Mir verlaufen,
Damit sie einziehn würdiglich in meines Reiches Pforten,
Und vor Mir stehn, gereinigt aller Orten.

Damit nun Jedermann Bescheid auch weiß
Hier auf dem weiten Erdenkreis,
So sollst du, Astronom, uns erst beweisen,
Daß wir genau den nullten Grad bereisen."

---

*) Wir glauben, den Lesern neben weiteren Einzelheiten auch die folgenden Erzeugnisse der Matrosenpoesie nicht vorenthalten zu dürfen, obwohl sie sogar in vorstehender Gestalt der Redaktion das höchste Maß poetischer Licenz noch übersteigen.

(Der Astronom breitet die Karte aus, nimmt sein Instrument zur Hand, beobachtet mehrere Male die Sonne, sieht auf die Karte und ruft:)

„Ich schwöre es bei Neptuns Bart,
Es ist genau der nullte Grad!"

(Neptun zu dem Kommandanten gewendet:)

„Sie, Herr Kapitän, sind wohl bereit,
Zu schenken mir einige Aufmerksamkeit;
Denn aus diesen Karten hier ersehen Sie wohl ganz klar,
Wo der „Prinz Adalbert" jetzt ist und wo er war.
Zuerst möcht' ich jedoch die Herren sehn,
Die hier vor meines Reiches Hauptstadt stehn.
Man stelle mir die Heren vor."

(Der Aktuar, eine große Liste in der Hand, tritt vor, die Namen nennend, worauf Neptun jeden Einzelnen wie folgt apostrophiert:)

Herr Kapitän Mac Lean:

„Sie sind mir wohl bekannt,
Ich habe Sie vor langer Zeit getroffen,
Mit Stolz hab' Ihren Namen ich genannt,
Daß Sie mich nicht vergessen, will ich hoffen.
Ich glaub', es wird wohl nicht mehr oft geschehn
Daß ich in meinem Reich Sie wieder werde sehn."

Herr Korvetten-Kapitän Köster:

„Wissen hier Bescheid,
Sie haben diesen Strich auch schon befahren,
Jedoch es war vor langer Zeit,
Es reihen sich die Jahre zu den Jahren.
Viel Gutes hab' von Ihnen ich gehört,
Sie haben in der Heimat viel gelehrt.
Wenn Ihnen meines Reiches Pforten wieder sich erschließen,
Werd' ich Sie ganz gewiß als Kommandant begrüßen."

Se. Königl. Hoheit Prinz Heinrich von Preußen:

„Ah sieh da, Königl. Hoheit, das ist recht,
Daß Sie mich schon so zeitig hier besuchen.
Sie kommen wahrlich früh in diese Breiten,
Doch was ein Häkchen einst will werden,
Das krümmt sich schon bei Zeiten.
Der Stolz von Deutschlands Flotte sollt ja einst Ihr werden,
Den großen Ruhm des Heldenkaisers Euch vererben,
Seht diese Seeleute, zwar nicht groß an Zahl,
Sie schaun mit Stolz auf Euch, den künftigen Admiral
Drum nehmt nun jetzt mein Königliches Wort:
Mein starker Arm beschützet Euch,
Wohin Ihr auch geht in meinem Reich."

Herr Kapitän-Lieutenant Bendemann:
„Ist Stammgast bei mir,
Der war schon öfter in meinem Revier,
Der führt, wie seine Soldaten Blücher,
Das Schiff in diesem Gewässer sicher."

Herr Kapitän-Lieutenant Freiherr von Seckendorff:
„Auch Sie darf ich heute wieder begrüßen,
Sie waren hier vor gar nicht langer Zeit.
Doch werden wohl jetzt einige Jahre verfließen,
Eh' ich Sie wieder bekomme zu sehn,
Und das wird dann doch als Kapitän wohl geschehn."

Herr Kapitän-Lieutenant von Debschitz:
„Es ist recht, daß Sie mich auch einmal besuchen,
Mein Aktuar, der freut sich wirklich gar nicht schlecht,
Daß er als Täufling nun Sie konnte buchen.
Da hilft kein Sträuben, da hilft kein Zieren,
Der Barbutz muß heute seine Pflicht vollführen.
Und ist die Taufe einmal geschehn,
Dann werden wir hoffentlich öfter uns sehn."

Herr Lieutenant z. S. von Ahlefeldt:
„Es ist recht schön, daß Sie einmal wieder zu mir kommen.
Wir haben uns auf der „Gazelle" gesehn,
Auf der Sie sind hier durchgeschwommen."

Herr Lieutenant z. S. Hirschberg:
„Jetzt kommen Sie heran,
Die Menschen sind Ihnen wahrhaftig nicht gram,
Ich könnte ganz laut vor Freude lachen,
Heut Ihre werte Bekanntschaft zu machen;
Sie waren noch nicht in diesen Breiten,
Und müssen deshalb zur Taufe schreiten."

Herr Lieutenant z. S. Oelrichs und Wodrig:
„Sind Freunde von mir,
Die waren auch schon in diesem Revier,
Mit Recht darf ich sie meine Jünger nennen,
Da wir schon mehrere Jahre uns kennen."

Herr Lieutenant von Usedom und von Malapert:
„Sie kommen auch heute an meinen gastlichen Herd,
Doch wie mir scheint thun sie mit großem Vergnügen
In meinem Wasserreiche sich wiegen."

Herr Lieutenant von Heeringen, Benzler und Friedrich:
„Ah sieh da, meine Herren, das ist ja recht schön,
Wir haben uns früher auch schon gesehn.
Ich weiß das Jahr genau noch zu nennen,
Wie auf der „Arcona" ich lernte Sie kennen."

Herr Stabsarzt Dr. Braune:
„Es freut mich recht sehr,
Als Stabsarzt Ihre Bekanntschaft zu machen;
Sonst geben Sie immer Rezepte her,
Doch heute verschreibe ich etliche Sachen.
Doch will ich es allzuweit nicht treiben,
Und nur ganz bescheiden beim Aqua bleiben."

Herr Dr. Thörner:
„Ich glaube, Ihnen wollt's
Auch auf dem Lande besser behagen.
Nach Plymouth sah ich Sie weniger,
Verdarben Sie sich da etwa den Magen?
Dann will ich von den Leiden Sie heute kurieren,
Und Ihnen die heilsamen Pillen diktieren."

Herr Ingenieur Holländer:
„Ich glaube schier,
Daß ich Euch schon öfters gesehen hier.
In meinem Reiche, glaub' ich, thut's Euch gefallen,
Drum wünsch' ich Euch, wie den Herren allen,
Zum dritten Mal eine glückliche Reise,
Bis Ihr wiederkehrt zum heimatlichen Kreise."

Herr Zahlmeister Kampf:
„Ihnen rate ich insgeheim,
Versorgen Sie uns die Mannschaften fein
Mit frisch Wasser und Branntewein.
Patentreis mit Salzfleisch, das ist Ihnen verboten,
Das finden Sie schon in meinen Geboten
Im dritten Kapitel Vers 1—6 stehn,
Drum bitt' ich genau nach der Regel zu gehn;
Denn das greift den Seeleuten die Augen sehr an,
Und schließlich hat's nur der Patentreis gethan
Kommen wir nach Montevideo nächstens hinein,
So greifen Sie muthig in den Geldbeutel rein,
Und zahlen einem Jeden 20 blanke Millrees,
Damit er an Bord ohne Geld nicht geh'.

(böse werdend, indem er mit seinem Dreizack aufstößt:)

Und schließen Sie mir, bei meinem Stab,
Nicht vierzehn Tage vorher die Rechnung schon ab."

Herr Pfarrer Nauck:
„Ich heiße Sie herzlich willkommen,
Sie sind ja auch schon hier durchgeschwommen.
Versehen Sie mir auf der langen Reise
Die Mannschaft stets mit geistiger Speise,

Hat Gottesfurcht Wurzel im Herzen geschlagen,
Dann läßt sich auch alles viel leichter ertragen."

Herr Landschaftsmaler Saltzmann:
„Ich denk',
Sie betrachten die Taufe als Gnadengeschenk.
Es wird Ihres Geistes forschendes Streben
Sich nach der Taufe noch mehr beleben.
Dieweil Sie nicht waren in diesen Breiten,
So müssen auch Sie heut zur Taufe schreiten."

Die Herren Deckoffiziere:
„Jetzt kommen die Herren Deckoffiziere heran,
Doch recht nahe, daß ich Sie betrachten kann.
Euch wiederzusehen, meine Herren, freut mich sehr,
Ihr hieltet's nicht lange aus auf festem Land,
Heraus aus dem Familienleben
Gingt Ihr, und auf dem fremden Meer
Glaubte Herr Rohloff,
Daß etwas zu photographieren wär'.
Selbst Meister Engler ist wieder da,
Den ich zuletzt auf der „Gazelle" sah.
Herrn Hempel und Flügger glaube ich schier,
Auch schon zum zweiten Male zu sehn,
Und auch Herr Feuerwerker Schnelle ist hier,
Ich glaubte, Sie wollten nichts wissen von mir,
Sie waren nun schon so oft an Bord,
Und kamen noch nie an diesen Ort,
Dort seh'n Sie den Taufstein schon von weitem,
Zu dem auch Sie heut müssen schreiten."

Die Herren See-Kadetten:
„Ich muß es sagen,
Die hab' ich fast alle gewaltig im Magen
Sie sollen im seemännischen Fache sich üben,
Und doch dabei niemals die Mannschaft betrüben,
Aus jeglicher Sache sich Nutzen erwerben:
Vom Klugen, da lern er, wie der es recht macht,
Vom Dummen, da seh er, was der sehr schlecht macht,
Und zieht er aus jeglichem Ding eine Lehre,
So macht er dem Seeoffizierstande Ehre.
Von Ihnen allen glaub' ich zu meinen,
Kenn' ich bis dato wahrhaftig nur einen,
Und dieses scheint Hert Schröder zu sein,
Die übrigen marsch in den Scheuerprahm hinein.
(Zur Mannschaft sich wendend:)
Wer von der Mannschaft mir noch nicht bekannt,
Wird namentlich von meinem Schreiber genannt.

Auch von der Maschine sind viele mir fremd,
Die näßt der Barbutz bis auf das Hemd;
Die Stabswache empfange dann auch nach der Reihe
Die höchste und größte seemännische Weihe.
Und dann beherz't alle die göttliche Lehre:
Macht stets, wie der Flagge,
Dem Vaterland Ehre."

(Auf die Offiziere schauend:)

„Wie ich stets mit dem Schiffe war,
Wird Jedem aus dieser Karte klar.
Den „Prinz Adalbert", den ich früher noch nicht hier geseh'n,
Sah ich beim „Vulkan" auf der Helling stehn,
Sah, wie sie ihm die schönen, unverkümmerten
Decksbalken und Achterstäbe zimmerten;
Dann wiegte er bald wie eine Ente
Sich stolz im nassen Elemente.
An die Maschine wurde auch gedacht.
Nach dem neuesten Muster ist sie gemacht,
Und bald kam in vergnügten Scharen
Die Kieler Mannschaft an Bord gefahren
So war nach gar nicht langer Zeit
Das Schiff auch schon zur Reise bereit.
Fröhlich zog't Ihr dann von hinnen,
Gar viele schauten hinter Euch her,
Und machten so manchem das Herze schwer,
Viel tausend Hochs wurden ausgebracht,
Dabei an eine glückliche Heimkehr gedacht;
Die Musik spielte zum Abschiedsschmaus:
Muß i denn, muß i denn
Zum Städtle hinaus . . ."

(Neptun spricht weiter, indem der Astronom die betreffende Stelle auf der Karte zeigt:)

„Jetzt, Herr Kapitän, wenn's Ihnen gefällt,
Bemerken Sie hier den Strich im Belt.
Ein Ankerplatz ist dieser schwarze Fleck,
Nach einer Nacht ging dort der „Prinz Adalbert" weg.
Das Skagerrak und Kattegat
Verdarben schon manchem Seemann den Geschmack;
Nordwestlich führt, wie allbekannt,
Der Weg hin nach dem — Strand,
Südwestlich steuerte vergnügt und heiter
Nach dem Kanal La Manche das Schiff dann weiter
Bald rauschte in Plymouth der Anker hernieder,

Und Schiff und Mannschaft ruhten die Glieder;
Sie ruhten? Das ist eigentlich nicht ganz richtig,
Denn bei einer Seereise ist es sehr wichtig,
Genau nach der Takelage zu sehn,
Und das kann am besten im Hafen geschehn
Auch hatte die Mannschaft zu diesem Geschäfte,
Bei Salzfleisch und Hartbrod grad' nicht viel Kräfte.
Versprecht mir, Herr Zahlmeister, eh ich thu' gehn,
Daß dieses niemals soll wieder geschehn
Damit nun die Erinnerung Euch bleibe frisch,
Bekommt Ihr den Orden „Zum fliegenden Fisch". —
Bald ging es fort nach Madeira, dem gelobten Land,
Das vielen durch seinen Wein ja schon bekannt;
Doch da dort nicht viel zu haben ist,
Währte der Aufenthalt auch nur kurze Frist.
Von da ging's nach den Kap Verden zu,
Woselbst es auch nur gab kurze Ruh,
Und um mir sein stolzes Schiff zu präsentieren,
Läßt es der Herr Kapitän gen Süden führen.
Und ich, ich thu' ihm gerne den Gefallen,
Zu öffnen ihm meines großen Reiches Hallen;
Doch wer den Süden würdig will beschreiten,
Muß durch die Taufe sich erst vorbereiten
Drum wird zu meines Taufaltares Stufen
Mein Aktuar sich alle die jetzt rufen,
Die es in meinem Reich noch nicht versucht,
Und die er als getauft noch nicht gebucht.
Damit nun die Täuflinge keinen Schnupfen be'ommen,
Müssen diese, Herr Kapitän, zu ihrem Nutzen und Frommen,
Nach der Taufe eine kleine Medizin wohl genießen,
Um würdig den Aktus damit zu beschließen.
Und dann will ich für heute gehn,
In der Hoffnung, daß wir uns wiedersehn;
In meinem Reiche seid Ihr wohl geborgen,
Drum fahret stets vergnügt und ohne Sorgen.
Wie gnädig ich das Schiff bisher bewacht,
So nehm' ich's ferner auch in Acht
Erprobte Diener sollen es begleiten,
Und glücklich wieder heimgeleiten.
Und setzt ans Land Ihr dann den Fuß,
Bringt Eurem Minister meinen herzlichsten Gruß,
Und sagt ihm, wie es höchlichst mich beglückt,
Daß er mir so oft Repräsentanten schickt!
Mit den größten Ehren will ich ihn empfangen,
Trägt er nach meinem Reich einmal Verlangen.

Des Heldenkaisers sei auch heut gedacht,
Ihm werde ein donnerndes Hoch gebracht,
Zu seiner Ehre will ich mich erheben,
Als Meeresgott laß ich den Kaiser leben."

(Erhebt sich und spricht:)

Seine Majestät der Kaiser und König von Preußen, Wilhelm I.,
Er lebe: Hoch! Hoch! Hoch!

Jetzt brauste ein Hurrah durch die Luft, wie es der „Prinz Adalbert" kaum noch gehört. Neptun hatte seine Aufgabe glänzend gelöst, die oratorische Leistung, die allerdings nur unter beständiger Anfeuchtung der erhabenen Lippen möglich geworden war, fand alle Anerkennung, wurde jedoch fast noch übertroffen durch die Zungenfertigkeit seines Geheimschreibers, der sich alsbald so vorstellte:

„Ich bin des Neptun Aktuar,
Und er ist mir gewogen.
Wer heute hier zum ersten Mal,
Der steht auf diesem Bogen.
Ich kenne Jeden auf ein Haar,
Denn ich bin Neptuns Aktuar."

Seine Ermahnungen an die einzelnen Kategorien der Mannschaft von dem Matrosenkorps bis zum schwarzen Volke der Heizer, die sämtlich der Reinigung bedürfen, sind streng, er ergeht sich nicht eben in den gewähltesten oder zartesten Ausdrücken und schließt mit den Worten:

„Wer hier nun aufgerufen wird,
Der komme ohne Säumen,
Daß einer hier vergessen wird,
Das laßt Euch ja nicht träumen;
Denn dies brächt' mich ja in Gefahr,
Mich, Neptuns ersten Aktuar.

Und wer sich widersetzen will,
Dem werden wir es zeigen,
Dem werden die Konstabuler
Ein tüchtig Liedchen geigen,
Denn Neptuns Macht ist wunderbar,
Und ich bin Neptuns Aktuar. —"

Nachdem die Beifallsäußerungen verklungen, die auf diese Rede folgten, trat der Hofprediger vor, um sich mit salbungsvoller Stimme, wie folgt, vernehmen zu lassen:

„Im Namen Neptuns und seines Triton. Amen.“

Der Text, den wir unserer heutigen Selbstbetrachtung zu Grunde legen, findet sich aufgezeichnet im ersten Briefe Neptuns an die Seefahrer, allwo es im 3. Kap. vom 7.—10. Vers also lautet:

„Und es wird sich ein neues Reich aufthun vor euren Augen, und ihr werdet seine Herrlichkeit schauen. Und es wird euch der Himmel andre Bilder zeigen, das Auge wird andere Menschen sehen und das Ohr andre Sprachen vernehmen, und ihr werdet gereinigt werden von dem Schmutze der nördlichen Zone und durch die Taufe wieder geboren werden zum Eingang in der Erde südliche Hälfte.

Meine Geliebten in Neptun! Es war nahezu vor 400 Jahren, als ein kühner Seefahrer der Menschheit einen neuen Seeweg eröffnete, und fuhren ihm viele nach, und das Meer trug Schiffe und Waren hinüber und herüber. Als nun der Mensch kühner und kühner immer weiter vordrang, und als er den dicken Strich, welcher die Linie heißt, überschreiten wollte, siehe da trat ihm entgegen in seiner Herrlichkeit und Größe der Meeresbeherrscher Neptun und sprach zu ihm also: ‚Was unterstehst du dich, du menschgeborner Sterblicher, hast du nicht Raum genug auf der Erde nördlicher Hälfte? Habe ich dir nicht gezeigt der Wege viele, die dich führen zu Ehre und Reichtum? Behaftet mit den Schlacken der nördlichen Halbkugel, darfst du es nicht wagen, meines Reiches südliche Hälfte zu betreten; so du aber geläutert und gereinigt wirst vor mir stehn, soll dir der Einzug in meines Reiches Hauptstadt nicht verwehret sein.‘

Und der Mensch that, wie ihm Neptun befohlen, und ließ sich taufen und rasieren und erfreute sich des großen Wasserreiches Herrlichkeit. — Und Neptun schrieb ein großes Gebot aus auf Tafeln von Linienwasser mit dem Schaume der Wellen, darnach sich müssen taufen lassen alle diejenigen, welche zum ersten Male den Strich passieren, welcher Nord und Süd scheidet. Auch wir, meine Lieben, die wir diesem Strich nahe gekommen sind, haben viele unter uns, die dieser Taufe noch nicht teilhaftig geworden sind, und diesen rate ich es, gleich zu thun allen, welche bis hierher und weiter vorgedrungen sind. Ich rate Ihnen, kraft meines Amtes, als erster Prophet Neptuns, sich

gläubig taufen zu lassen mit dem Wasser der Linie, sich gläubig einseifen zu lassen mit der Weisheit des Grades, welcher Nord und Süd scheidet, und gläubig unterzutauchen in die Fluten Neptuns; denn nur der hat die Linie würdig passiert, welcher ordentlich eingeseift ist, und nur der steht gereinigt vor Neptun, welcher in den Fluten gebadet hat alle Glieder seines Körpers. Und habt Ihr also das Gebot erfüllet, werdet Ihr die Segnungen desselben erkennen, denn es stehet geschrieben: „Und ich will den Täufling schützen und schirmen, daß ihm nichts zu Leid thun die Ungeheuer des Meeres und sein Fuß nicht strauchle an verborgenen Klippen. — Wollt Ihr aber das Gebot übertreten, so wird Neptun seine Diener senden, welche gesegnet sind mit großer Leibeskraft, und diese werden Euch zum Taufstein schleppen, denn es stehet abermals geschrieben: ‚Den Ungläubigen aber und Störenfrieden soll gezeigt werden meine Macht, und sie sollen doppelt und dreifach rasiert werden, auf daß aus ihnen herausfahre der Teufel des Hochmuts, und daß auch sie werden wahre Kinder meines Reiches.‘

So tretet denn herzu, Große und Kleine, Alte und Junge, Arme und Reiche, beuget Euch vor Neptuns mächtiger Hand, und empfanget geduldig den Strahl der Weihe und hoffet auf die Freuden, die Eurer nach der Taufe harren. Amen.“

Dieses Wort war kaum gesprochen, als auch bereits der Hofbarbier, welcher schon lange auf dem Sprunge gestanden, hervortrat, um seinen gewaltigen Scheerbeutel mit monströsen Instrumenten geschäftig auszupacken, vorzuzeigen und jedes einzelne Stück mit seinen Versen zu begleiten. Er warnt in drastischen Worten vor schlechter Aufführung, besingt das Messer aus Solingen, wo des Kaisers Waffen geschmiedet werden, den Pinsel aus Old England, die Seife superfine von Treu u. Nuglisch in Berlin, den Streichriemen aus Wien, preist sein Magenelixir an, ein Geschenk Neptuns, das von aller Pein befreit, warnt nochmals vor Widerstand unter Androhung aller Folterqualen der Barbierkunst und seiner Zange, und endigt mit der Aufforderung:

„Drum kommt jetzt alle, Groß und Klein,
Auf daß Ihr mög't rasieret sein.
Fügt Euch alle willig drin,

'Und nehmet das Rasieren hin
Mit der Moral von der Geschicht':
Daß glücklich ist, wer das vergißt,
Was einmal nicht zu ändern ist." —

Der Hofbarbier war die letzte der redenden Persönlichkeiten, der Aktuar verteilte dann noch Orden im Namen Neptuns an diejenigen Offiziere und Deckoffiziere, welche die Taufe erwartete, dann erhob sich der Beherrscher der Gewässer von neuem. Auf seinen Wink öffneten sich in der Höhe der Takelage ungeahnte Schleusen, ein mächtiger Strahl stürzte herab, der nicht nur die größere Hälfte der Besatzung, sondern auch, beabsichtigt oder unbeabsichtigt, die Meermajestät nebst der zarten Gemahlin so durchnäßte, daß beide unter wütenden Blicken nach oben sich schüttelten wie Pudelhunde nach einem Wasserbade, während sich auch die Neger unter den Fluten stellenweise wieder in weiße Menschen verwandelten. Trotzdem vermochte sich Neptun wieder so zu fassen, daß er von neuem kräftig einsetzte und mit den Worten: „Prinz Adalbert, zum erstenmal verließest du die deutsche Küste. Ich taufe dich im Namen des deutschen Reiches, mache dich des Mannes würdig, dessen Namen du trägst" die Weihe des Schiffes vollzog.

Das war der erste Akt des großen nautischen Dramas. Neptun entfernte sich ebenso schwerfällig, wie er gekommen, nach allen Seiten huldvoll grüßend, und nunmehr spielte sich eine Scene ab, bei der die Acteurs gute Miene zum bösen Spiel machten, die Zuschauer aber in die stürmische Heiterkeit versetzt wurden.

Der Scheuerprahm war voll Wasser, das aus einer Pumpe noch mächtig nachströmte, bildete also eine geräumige Badewanne. Horizontal über demselben lag ein Brett, mit Tauen an beiden Enden befestigt, welche von zwei dahinter stehenden Matrosen gehalten wurden. Sobald nun der Täufling vom Geheimschreiber aufgerufen, auf der wenig verführerischen Sitzgelegenheit Platz genommen hatte, wurde ihm das Gesicht eingeseift, wozu sich die Barbiergehilfen eines großen, aus Taufasern gedrehten Quastes bedienten, der in die Schaummasse eines Eimers getaucht wurde. Dann begann der Barbier seines Amtes zu walten, indem er unter vielen Gesichterschneiden und komischen Hantierungen mit

seinem großen Holzmesser die Seifenmasse aus dem Gesichte des Täuflings schabte, während die Schergen im Rücken des Delinquenten mit diabolischer Freude des letzten Messerstriches und des Augenblicks harrten, wo sie das Brett unter dem Täufling wegzogen und dieser ins Wasser plumpste.

Prinz Heinrich kam als erster an die Reihe. Bei der an ihn gerichteten Ansprache standen ihm Thränen der Rührung in den Augen. Den Akt selbst, in der Form für ihn weniger derb, bestand er mutig und freute sich sodann mit den übrigen, wenn einer oder der andere sich der Taufe entziehen wollte und sie deshalb in rigoroser Weise, d. h. durch mehrmaliges Untertauchen empfing.

Viel Wasser wurde so verbraucht, nach und nach wurde das Äußere der Würdenträger Neptuns ein sehr verworrenes, die Farbenmittel fingen an sich zu lösen, die Vertreter der kupferbraunen und schwarzen Rasse verwandelten sich wieder in Weiße, denn die große Pumpe wirkte in unberechenbarer Richtung, aber die Arbeit wurde trotz schwindenden Interesses fortgesetzt, bis endlich beim letzten Mann der Geheimschreiber sein Buch schloß und gänzlich aus der Rolle fallend mit Stentorstimme über das Deck donnerte: „Neger und Indianer können sich waschen, Perrücken aber abgeben!"

Damit war die Feierlichkeit der Linientaufe glücklich beendet. Mit Hilfe von Besen und Scheuerwisch begannen die Wasserströme sich zu verlaufen, die durchnäßten Kleider wurden zum Trocknen aufgehängt, während die Tropensonne das Ihrige that, die Spuren der Sintflut an Deck rasch zu beseitigen. Als sie aber am abendlichen Himmel verschwunden war und das Kreuz des Südens in ganzer Schönheit aufging, da herrschte noch reges Leben an Bord des „Prinz Adalbert". Die Unteroffiziere wurden von dem Prinzen und den Offizieren mit Wein, Branntwein und Cigarren bewirtet, an Zwischendeck drehten sich die Matrosen bei den Klängen der Musik im fröhlichen Tanz um die Masten, Täufer und Getaufte ließen bei einem Glas Grog noch einmal die Ereignisse des Tages an sich vorüberziehen, dann — es war diesmal schon ziemlich spät geworden — zog man sich in Coje und Hängematte zurück, hochbefriedigt, daß dem alten seemännischen Brauch wieder einmal in würdigster Weise sein Recht geschehen.

Auf der südlichen Halbkugel.

Die Folgen schlechten Trinkwassers. — Haifischfang. — Der „rote Hund". — Im Nebel — Montevideo: Empfang. Das Weihnachtsfest. Besuche und Festlichkeiten an Bord. Patriotischer Aufschwung der Deutschen im Ausland. Herzlicher Abschied von liebenswürdigen Wirten. — Jahresschluß unter Sturm und Regen (Pampero).

„Gereinigt vom Schmutze der nördlichen Halbkugel", wie es in der geistlichen Ansprache der Schiffstaufe geheißen hatte, setzte die Korvette ihre Fahrt auf der südlichen fort, um erst nach Wochen wieder Halt zu machen. Das gewöhnliche Gleichmaß der Tage hatte wieder begonnen, jene ausgelassenen Scenen waren einer ernsteren Stimmung gewichen, das Leben an Bord zeigte jetzt sogar die volle Kehrseite.

Infolge ungesunden Trinkwassers, welches Madeira geliefert, erkrankte ein Teil der Mannschaft an Dysenterie, welcher die Ärzte sehr energisch begegnen mußten. Es trat jedoch baldige Besserung ein, die Patienten wurden sämtlich wieder hergestellt, so daß man sich am 13. December dem Intermezzo des Haifischfanges mit ganzer Aufmerksamkeit widmen konnte.

Das Tier war kaum in Sicht gekommen, als alles nach Back- oder Steuerbord eilte, je nachdem es auf dieser oder jener Seite des Schiffes auftauchte. Ein Angelhaken wurde herbeigeholt, mit Fleisch versehen und an einer starken Schnur ins Meer geworfen. Der Hai bemerkte den Köder sofort und fraß ihn, ohne sich dabei zu verletzen, ab, was ihm auch bei einem zweiten Stück Fleisch gelang. Der Haken hatte ihn diesmal zwar gefaßt, ließ aber seine Beute wieder los, als sie herangezogen schon auf der Oberfläche des Wassers sichtbar wurde. Auch dieser Vorgang wiederholte sich bei einem erneuten Fangversuch, bis sich endlich das Eisen so fest in den rechten Unterkiefer des von unersättlicher Gier getriebenen Tieres eingebohrt

hatte, daß es zappelnd und mächtig mit dem Schwanze schlagend an Bord gezogen werden konnte, wo man es mit einem Beilschlag auf den Kopf betäubte. Die weitere Behandlung der Beute, das Aufhängen unter Back und das Aufschneiden, erinnerte die Mannschaft lebhaft an die heimische Gewohnheit des Schweineschlachtens, nur daß sie nicht mit den Genüssen der „Metzelsuppe" verbunden war. Hier nahte der Photograph in Gestalt des Obermaterialienverwalters Rohloff, der die Scene fixierte, während die beiden lebendigen Jungen, welche der Hai trug, in Spiritus gesetzt wurden und in den Besitz des Prinzen Heinrich übergingen.

Wenn man jetzt auf dem „Prinz Adalbert" etwas vermißte, so war es eine Brise, die, schon lange ersehnt, sich nicht einstellen wollte, oder wenn wirklich aufgegangen, nur von kurzer Dauer war. So wurde z. B. am 15. December abends 9 Uhr Dampf ausgemacht, aber schon am folgenden Morgen regte sich kein Lüftchen mehr, die Korvette trieb auf der Stelle, ein Schabernack, welchen der Windgott dem Schiff wiederholt spielte. Die Hitze war unterdessen wahrhaft tropisch geworden. Im Zwischendeck herrschte eine Temperatur von 30—34° Re., in Folge deren die Besatzung von einem frieselartigen Hautausschlag, dem sogenannten „roten Hund", heimgesucht wurde, kleinen roten Pickelchen, besonders auf Brust, Rücken und Armen, die, von Schweiß genährt, Tag und Nacht beißen und brennen und durch Erregung eines sehr unangenehmen Gefühls die Existenz sehr verleiden. Die Windstille blieb dabei anhaltend, kein Luftzug brachte Erfrischung. Am 17. December hieß es deshalb abermals „die Heizerwache an die Maschine!" und von da an bis zur Ankunft am nächsten Reiseziel blieb sie auch in Thätigkeit. Zuvor war aber noch die Gefahr eines Nebels zu bestehen. In der Nacht vom 20./21. December wurde die Mannschaft durch das mittels Hornsignal gegebene Kommando zur Verschlußrolle*) alarmiert, und da das Nebelhorn mit seinem durchdringenden Ton unausgesetzt in Thätigkeit blieb, war es mit dem Schlaf für diesmal vorbei. Bei der undurchdringlichen Finsternis ging es nur sehr langsam vorwärts; dann hatte das Schiff die Strömung gegen sich, so

*) Die ehernen, wasserdichten Thüren im Zwischendeck u. s. w. werden geschlossen.

daß schließlich vier Kessel in Thätigkeit treten mußen, um zur beabsichtigten Zeit in Montevideo einzutreffen. Die gefährlichen Sandbänke in dessen Nähe veranlaßten den Kommandanten am 21. vormittags 11 Uhr einen sich anbietenden Lotsen an Bord zu nehmen, $^1/_2$12 Uhr nachts legte der „Prinz Adalbert“ vor dem Hafen an und erschien am andern Vormittag 9 Uhr auf der seichten Reede der Hauptstadt von Uruguay.

Die Salutschüsse, welche die Korvette zur Stadt hinübersandte, fanden in den Herzen der zahlreich dort angesiedelten Deutschen, welche die Ankunft des vaterländischen Kriegsschiffes mit Spannung erwarteten, ein lebhaftes Echo. Es waren Vorbereitungen getroffen worden, den Enkel des Kaisers Wilhelm I. würdig zu empfangen, und als Prinz Heinrich in Begleitung seines Gouverneurs, des Konsuls Diehl und mehrerer Offiziere das Land betrat, begrüßte ihn ein begeistertes Hurrah der versammelten Landsleute, worauf der erwählte Beauftragte auf den Prinzen zuschritt und ihn im Namen der deutschen Kolonie herzlich willkommen hieß. Prinz Heinrich dankte dem Sprecher, reichte ihm die Hand und schritt, nach beiden Seiten freundlich grüßend, durch die Spalier bildende Versammlung der Stadt zu.

Dieser erste Besuch galt lediglich der Besichtigung Montevideos, einer der stattlichsten Städte Südamerikas, mit gesundem Klima, Gasbeleuchtung, Wasserleitung, Pferdebahn und allen modernen Einrichtungen. Die Stadt ist im spanisch-italienischen Stil gebaut, in Quadrate geteilt und sauber gepflastert. Die geraden Straßen, größtenteils nach Monatsnamen genannt zur Erinnerung an irgend welche Regierungswechsel und Revolutionen, die hier an der Tagesordnung sind, schmücken reichverzierte Häuser mit flachen Dächern, dem Lieblingsaufenthalt der Bewohner, und geben dem Ganzen ein orientalisches Gepräge. Ein großer freier Platz mit der berühmten Kathedrale, welchen die Kunst in einen schönen schattigen Garten verwandelt hat, bildet den Sammelpunkt der Bewohner, wo sie sich zu einer bestimmten Tageszeit unter den Klängen einer Militärkapelle zu ergehen pflegen. Die Straße des 25. Mai, „Calle del 25. Majo“, die von dem Plaza de la Merced nach der Statue der Freiheit führt, voll prächtiger, mit allen Luxusartikeln der Welt gefüllten Läden, erschien den jüngeren deutschen Herren vom „Prinz

Adalbert" nicht minder interessant, als die Villenvorstadt inmitten einer üppigen Vegetation mit den Quintas in buntscheckigstem Baustile, bald als ägyptische Pyramiden, Leuchttürme und Burgruinen, bald als Schweizerhäuschen und maurische Kuppeln sich darstellend, stets aber phantastisch gedacht. Die Eindrücke, die man hier mitnahm, waren bunt und mannigfaltig, so daß das herannahende Christfest einen willkommen Ruhepunkt bildete.

Den „heiligen Abend" verlebte Prinz Heinrich am Bord der Korvette, die im Lichterglanz strahlte, wie das traute Familienzimmer in der deutschen Heimat. Schnee und Eis und die stimmungsvolle Winterlandschaft mit der ganzen Poesie des nordischen Winters fehlte zwar, sonst aber war nichts versäumt worden, die Weihnachts-Illusion nach Möglichkeit zu stützen. Der germanische Christbaum, welcher die Welt erobert, erschien hier in der Gestalt von langnadligen, struppigen Kiefern des Landes, unter denen nach heimischer Sitte die Geschenke aufgebaut waren, wenn diese auch nicht immer heimisches Gepräge trugen.

Lebendige und ausgestopfte Papageien und südamerikanisches Obst wechselten mit den üblichen Cigarren, Tabak, Wein und Branntwein ab; auch scherzhafte Gegenstände fehlten nicht, wertvolle Stücke lagen neben minderwertigen bis zu dem bescheidenen Stückchen Teerseife herab, welches der Matrose einheimste. Im Speisesaal waren auf langen Tafeln die Geschenke aufgestellt, welche sich die Mannschaften unter einander und die Offiziere ihren Untergebenen machten. Auch Prinz Heinrich hatte für Jeden der Leute etwas einkaufen lassen, Geldgeschenke gespendet und diejenigen, welche sich in irgend einer Weise hervorgethan hatten, besonders bedacht. Briefe waren angekommen aus der Heimat, freilich ohne ein fröhliches Fest zu wünschen, weil 5—6 Wochen vorher geschrieben; sie brachten aber doch Grüße von den fernen Lieben, frohe und ernste, wie auf den Gesichtern sich deutlich ausprägte. Die Wellen des weithin wogenden Meeres lagen zwischen denen, die hier im geistigen Verkehr standen, fremde Laute schlugen an das Ohr der deutschen Seeleute, fremdartige Gestalten erblickte das Auge, in manchem Herzen regte sich etwas wie Heimweh, aber die Klänge der Musik, die bald ertönten, verscheuchten es wieder. Der übliche Grog fehlte nicht,

und so drehte sich der Matrose am Oberdeck im Tanz, den Kameraden statt des heimischen Liebchens im Arm.

Der Prinz von dem Kommandanten, mehreren Offizieren und dem deutschen Konsul begleitet, machte nach dem Abendbrod der Mannschaften, das diesmal ungewöhnliche Delikatessen brachte — es gab wie auch an den folgenden Feiertagen Rinderbraten, Salzkartoffeln und Pflaumenmus — einen Rundgang durch das festlich geschmückte Schiff, in der Batterie von donnernden Hochs, die namentlich allen Spendern geistiger Getränke ausgebracht wurden, empfangen, und sich des fröhlichen Treibens erfreuend. Nicht minder vergnügt ging es in der Kadettenkajüte her, wo die jungen Leute, die ihre Einkäufe am Lande einzeln gemacht, und für Überraschungen gesorgt hatten, besonders große Heiterkeit entwickelten, der fürstliche Kamerad, als Fröhlicher unter Fröhlichen mitten darunter. Ob dazwischen nicht die Gedanken in heimlichem Flug über Länder und Meere hinwegschweiften nach der Millionenstadt an der Spree, wo man ihn in schönem Familienkreis zum ersten Mal am Weihnachtstisch vermißte und um so sehnsuchtsvoller seiner gedachte? — —

Am 25. Dezember folgte Prinz Heinrich einer Einladung des deutschen Ministerresidenten, Herrn von Holleben, zum Diner und besuchte am Abend den Ball bei dem Konsul Diehl, wozu auch die Offiziere und Kadetten des „Prinz Adalbert" Einladungen erhalten hatten, um einige sehr animierte Stunden zu verleben, trotz der Schwierigkeiten der Konversation in der Landessprache. Man griff zu den ungewöhnlichen, oft humoristischen Mitteln der Zeichensprache und Gestikulation, worinnen namentlich die stets aktiven und flott tanzenden Kadetten Großes leisteten gegenüber der ausdrucksvollen Augensprache der schwarzlockigen Südländerinnen, und so stellte sich auch mit den spanischen Elementen der Gesellschaft bald ein lebendiger Verkehr her, entsprechend der vorzüglichen Aufnahme, denen sich die Seeoffiziere in den besten Kreisen der Gesellschaft auch ohne besondere Einführung und Empfehlung überall zu erfreuen haben. Hinzu kam, daß die Vertreter der deutschen Kriegsmarine zugleich als Sendboten derjenigen Macht erschienen, welche auch in diesem südamerischen Staat ihren Eindruck auf Eingeborne und Ausländer nicht mehr verfehlte.

Der zweite Weihnachtstag sah dann den Prinzen zum Besuch bei dem Präsidenten der Republik Uruguay, Oberst La Torre, wo er, seinem fürstlichen Rang entsprechend, mit großen Ehren empfangen wurde. Unmittelbar darauf erwiderte der Präsident den Besuch, welchen Prinz Heinrich im deutschen Konsulat entgegennahm. Der Empfang des diplomatischen Korps schloß sich an, während für den Nachmittag von dem deutschen Klub einige Festlichkeiten vorbereitet waren. Man wollte zunächst dem Prinzen die Umgegend Montevideos zeigen und einen zu diesem Zweck beabsichtigten Ausflug mit einem Bankett schließen.

So setzte sich denn um 4 Uhr nachmittags eine lange Wagenreihe von dem Hotel Oriental aus in Bewegung, Prinz Heinrich in einer von vier feurigen Pferden gezogenen Equipage voran, hinter ihm die Offiziere und Kadetten in zweispännigen Wagen, sodann der deutsche Konsul und endlich eine größere Anzahl deutscher Klubmitglieder, die Gespanne alle festlich bekränzt. Die Fahrt durch die schöne Umgebung Montevideos, auf deren Eigentümlichkeiten und Sehenswürdigkeiten der neben dem Prinzen sitzende Ministerresident, Herr von Holleben, den hohen Gast aufmerksam machte, hatte zunächst die Quinta des Herrn Castro zum Ziel, die in ihrer Vereinigung wunderbarer Schönheiten als ein Paradies von Kunst und Natur bekannt war. Nachdem alles besichtigt war, dankte Prinz Heinrich dem liebenswürdigen Wirt mit herzlichen Worten für die ihm bereiteten Genüsse und lud ihn ein, sich an der weiteren Partie zu beteiligen, was dankend angenommen wurde.

Der Weg führte nunmehr nach einem französischen Restaurant, der Quinta Beaufremont, wo bereits eine Anzahl Klubmitglieder die nötigen Vorbereitungen zum Empfang getroffen hatten und den Wagenzug erwarteten. Unter einer Arkade, geschmückt mit Topfgewächsen, Flaggen und Lampions, war eine lange Tafel aufgeschlagen, an der alsbald Prinz Heinrich, auf die Einladung des Vorstandes eine Erfrischung anzunehmen, sich niederließ, mit dem Blick auf eine Halle, welche mit deutschen Fahnen und Wappen und den lorbeerbekränzten Büsten der Repräsentanten des deutschen Kaiserhauses ebenso geschmackvoll als würdig geziert war. Nach einigen Gängen des reichen und auserlesenen Mahles erhob sich Consul Diehl und richtete an den Ehrengast folgende Ansprache:

„Eurer Königl. Hoheit spreche ich hier bei diesem Fest von ganzem Herzen im Namen der hiesigen Deutschen unsern Dank aus, daß Sie uns die willkommene und langersehnte Gelegenheit gegeben haben, einem Gliede des erhabenen deutschen Kaiserhauses die treue Anhänglichkeit zu versichern, die wir zu dem neuentstandenen Reiche und seiner Herrscherfamilie empfinden. Nicht nur im fernen Vaterland, nein auch hier in der Fremde haben die deutschen Stammesangehörigen vor nunmehr sieben Jahren Ihrem Kaiserl. Großvater aus voller Brust zugejubelt, als er mit starkem Arme das verwirklichte, was alle, die es mit dem deutschen Volke gut meinten, seit Jahrzehnten herbeigewünscht hatten: die Einigung der Nation! Auch wir genießen die Segnungen dieser weltgeschichtlichen Großthat; wir, die wir die Zeit mit durchgemacht haben, in welcher der Deutsche in der ganzen Welt über die Achsel angesehen wurde. Wir blicken jetzt mit Stolz auf unser neues starkes Heimatland! Die fremden Völker erkennen seine Größe und die Bedeutung unseres Volkes an. Meine Herren, wir sind Deutsche und können stolz darauf sein. Ich weiß, daß Sie diese Gefühle der Anhänglichkeit mit mir teilen, und weiß daher auch, daß Sie mir gern Folge leisten werden, wenn ich Sie jetzt auffordere, einzustimmen in den Ruf: „Unser Vaterland es lebe hoch! — hoch, und abermals hoch! — Und zum dritten Mal hoch! —“

Hierauf erwiderte Prinz Heinrich mit lauter Stimme:

„Meine Herren, die hiesige deutsche Kolonie hat mir einen Empfang bereitet, so liebenswürdig, daß Worte nicht ausreichen würden, Ihnen einen vollen Begriff von der Größe des Dankesgefühls zu geben, welches meiner Brust in diesem Augenblicke innewohnt. Wie sehr ich mich freue, jenseits des Meeres gefunden zu haben, wie das Gefühl der Zusammengehörigkeit alle Deutschen belebt, das, meine Herren, brauche ich Ihnen nicht zu versichern, Sie werden es selbst nachfühlen können. Aber Seiner Majestät dem Kaiser werde ich nach meiner Rückkehr Mitteilung machen, und seien Sie versichert, daß diese Nachricht den greisen Monarchen mit hoher Freude erfüllen wird. Es wird ihm eine Erfüllung Seiner sehnlichsten Wünsche sein, zu erfahren, wie sein segenbringendes Wirken nicht nur daheim, sondern ebenso stark draußen die Herzen aller Deutschen höher schlagen gemacht hat. Beweisen

wir ihm die Verehrung, die seinen Verdiensten gezollt werden muß, indem wir einmütig ausrufen: „Seine Majestät der deutsche Kaiser lebe hoch!"

Ein dreimaliges begeistertes Hoch, aus ganzem, vollem Herzen entspringend, ertönte jetzt, die nach der Quinta beorderte Schiffskapelle des „Prinz Adalbert" intonierte „Heil dir im Siegerkranz", alle Anwesenden erhoben sich und sangen stehend die deutsche Nationalhymne bis zu Ende.

Nach diesem Höhepunkt des Festes verließ der Prinz das Landhaus und trat die Rückfahrt nach der Stadt an, nicht ohne vorher das Versprechen gegeben zu haben, ein für den darauffolgenden Sonnabend geplantes Fest im deutschen Klubhaus mit seinem Besuche beehren zu wollen, wie es auch geschah.

Ein Anzahl Würdenträger der Republik, darunter der Kriegsminister als Vertreter des am Erscheinen verhinderten Präsidenten der Republik, der Hafenkommandant und der Kommandeur eines Jägerbataillons, welches Prinz Heinrich am Tage vorher besichtigt, ferner die Gesandten der fremden Mächte hatten sich in den festlich dekorierten Räumen des deutschen Klubhauses eingefunden, wo die Deutschen die Liebe zu ihrem Vaterland noch einmal in begeisterten Trinksprüchen zum Ausdruck brachten, bis sich der jugendliche Vertreter der schwarz-weiß-roten Flagge mit seinem Begleiter in der elften Stunde ebenso herzlich verabschiedete, wie er aufgenommen worden war. Die übrigen Gäste vom „Prinz Adalbert" verweilten bei einem Glas Culmbacher noch länger, um die schönen Stunden im Kreis liebenswürdiger Wirte voll zu genießen, denn die Tage von Montevideo waren gezählt. Nachdem am 30. Dezember ein tüchtiger Vorrat an Schafen, Hühnern und vor allem an Rindvieh, das hier zu Lande besonders billig ist, an Bord genommen war, machte die Korvette um 12 Uhr mittags Dampf auf und verließ $^1/_2$4 Uhr unter Geschützdonner der salutierenden Schiffe und kräftigen Hurrahs der am Strande versammelten Landsleute die Wasser des mächtigen La Plata, Dampf aufbehaltend bis in die Mittagsstunde des folgenden Tages. Um diese Zeit veranlaßte eine günstige Brise alle Segel zu setzen, als wie ein Blitz aus heiterem Himmel eine Bö einfiel. Ein gewaltiger Pampero, einer jener Stürme, die ihren Namen den weiten Steppen des Rio de la Plata, den Pampas, verdanken,

brauste über das Schiff hin und legte es beinahe ganz auf die Seite. Hei wie die Bö tobte, was sie für Wasser und Wind mit sich führte und wie sie das Meer peitschte! Kochend und schäumend schlugen die Wellen am Rand der Korvette zusammen, wo sich alles wie die Seemöven an Tauen festklammerte, um nicht über Bord zu gehen. Das Kommando „Alle Mann klar zum Manöver!“ hatte die Besatzung zu schwerer Arbeit aufgerufen, aber sie war nicht erfolglos. Es gelang die Segel zu reffen, und nun konnte der Sturm dem Schiffe nichts mehr anhaben. Völlig durchnäßt und stark frierend, denn die Temperatur war eine sehr niedrige geworden, beeilte man sich unter Deck die Kleider zu wechseln, um sich dann bei einem steifen Grog heiterer Sylvesterstimmung hinzugeben, die sich durch das tobende Meer und die über die vordere Reling hereinschäumenden Wellen nicht beeinträchtigen ließ.

So schloß das Jahr 1878 an Bord S. M. S. „Prinz Adalbert“ mit Sturm, Regen und hoher See. Der Regen ließ zwar am 1. Januar 1879 nach, Sturm und hoher Seegang hielten aber noch einige Tage an, bis sich endlich die Elemente wieder beruhigten. Die Korvette setzte unter Segel ihren einsamen Lauf nach Süden fort, kreuzte einige Tage auf der Suche nach einer unbekannten Insel, machte am 15. Dampf auf — an diesem Tag brach die Vor- und Großmarsraa — und steuerte direkt auf die Magelhaensstraße zu, die am 16. Januar erreicht wurde.

Aus dem atlantischen in den stillen Ozean.

Charakter der Magelhaensstraße. — Punta Arenas. — Die Patagonier. — Die Fahrt am 19. Januar. — Pescherähs. — Ein romantischer Ankerplatz (Borja-Bai). — Im Nebel bis Cap Pillar. — Letzer Blick auf Tierra de Fuego. — Der stille Ozean stürmisch. — Flotte Fahrt. — Der Pic von Aconcagua. — Valparaiso: Warmer Empfang. Kolonialpolitisches über Chile. Bedeutung der Deutschen für das Land. Festlichkeiten. Eine Stimme der Presse. Ball an Bord. Abschied von Paradiesthal.

Nun hatte der „Prinz Adalbert" jene Breiten erreicht, „wo die See tobt und die Winde heulen," und war nach stürmischer Umschiffung von Kap Virgins eingetreten in das Gewirr der engen Straßen, welche ihren Namen dem großen portugiesischen Entdecker und Erdumsegler verdanken.

Die an grotesken Naturscenerieen reiche Landschaft trägt stellenweise ein fast kimmerisches Gepräge, wie es der homerische Sänger in den Worten schildert:

„Sie tappen beständig in Nacht und Nebel; und niemals
Schauet strahlend auf sie der Gott der leuchtenden Sonne;
Weder wenn er die Bahn des sternichten Himmel hinansteigt,
Noch wenn er wieder hinab vom Himmel zur Erde sich wendet."

Das Klima ist rauh, selbst in der Sommerzeit. Über die baumlosen Steppen Patagoniens fegt jahraus, jahrein der Wind, dem keine Vegetation Stand halten kann, und von den schneebedeckten Höhen Feuerlands, welches durch die Magelhaensstraße vom Festlande getrennt ist, weht es eisig herab. Selten ist der Himmel unbedeckt; schwarze Wolken, die vom Sturme gepeitscht dahinjagen, verhüllen ihn, wenn nicht ein bleigrauer Mantel oder undurchdringlicher Nebel wie ein Alp auf den Seefahrer drückt. Zudem ist die Fahrt schwierig und gefährlich. Da wo die Fluten zweier Weltmeere sich begegnen, wo Klippen, Untiefen und felsige Küsten drohen, die schon zahlreichen Fahr-

zeugen den Untergang gebracht, Segelschiffen der beständig wehenden Westwinde und der starken Strömung wegen den Durchgang überhaupt unmöglich machen, hatte auch unsere Korvette Vorsicht nötig. Sie ging deshalb am 16. Januar nachmittags 1/24 Uhr vor Anker, am folgenden Morgen 3 Uhr Anker auf und erreichte gegen Mittag die chilenische Ansiedlung Punta Arenas, den einzigen bewohnten Ort in der Magelhaensstraße.

Obwohl als Deportationsstation (1853) angelegt, liegt die kleine Niederlassung am Fuße hoher bewaldeter Berge friedlich und nicht ohne Reiz da, ihre Einwohnerzahl wächst — 1884 soll es 4000 gezählt haben — und bildet als Freihafen für die vorüberfahrenden Dampfer eine sehr besuchte Kohlen- und Proviantstation, nachdem 1872 Steinkohlen dort entdeckt worden sind und mit Einführung von Schafen durch die Engländer begonnen wurde. Früher freilich, nach der Gründung, fanden oftmals Überfälle der wilden Indianer statt und viel Blut floß. Jetzt kommen die rotbraunen Söhne der patagonischen Steppen, ungewöhnlich große, stattliche Menschen ohne Kopfbedeckung, mit starkem, schwarzem, in der Stirne gerade geschnittenem Haar, welches über den Schläfen in ein Netz von Tiersehnen festgebunden ist, friedlich zur Ansiedlung, ihre Guanakofelle gegen Schießbedarf einzutauschen und die Geschenke der chilenischen Regierung an Lebensmitteln, Mehl, Zwieback u. dgl. als Anerkennung ihrer Abhängigkeit in Empfang zu nehmen. Die langen bis zu den Knöcheln reichenden Mäntel aus zusammengedrehten Häuten, mit einer gewissen Würde um die Schulter geschlagen, verstärken noch den Eindruck des Riesigen, Massenhaften, wodurch einst ihre Erscheinung für die Entdecker so unheimlich und schreckhaft wurde. Sie bemalen sich den Körper mit schwarzer, roter und weißer Farbe in höchst unnatürlichen Zierraten, z. B. in Kreisen um die Augen oder breiten Querstreifen über das Gesicht, und tragen als Fußbekleidung eine Art Stiefeln aus Roßhaut. Hölzerne oder knöcherne Sporen — die Patagonier sind als vorzügliche Reiter bekannt — sodann die Kugeln, die am Ende einer langen Lederschlinge mit Riemen untereinander verbunden sind, und eine leichte Lanze von Bambusholz vervollständigen Anzug und Ausrüstung der Männer, während die Frauen ebenso gekleidet sind wie jene, nur daß sie noch einen Rock aus grobem ausländischen

Aus dem atlantischen in den stillen Ozean.

Charakter der Magelhaensstraße. — Punta Arenas. — Die Patagonier. — Die Fahrt am 19. Januar. — Pescherähs. — Ein romantischer Ankerplatz (Borja-Bai). — Im Nebel bis Cap Pillar. — Letzer Blick auf Tierra de Fuego. — Der stille Ozean stürmisch. — Flotte Fahrt. — Der Pic von Aconcagua. — Valparaiso: Warmer Empfang. Kolonialpolitisches über Chile. Bedeutung der Deutschen für das Land. Festlichkeiten. Eine Stimme der Presse. Ball an Bord. Abschied von Paradiesthal.

Nun hatte der „Prinz Adalbert" jene Breiten erreicht, „wo die See tobt und die Winde heulen," und war nach stürmischer Umschiffung von Kap Virgins eingetreten in das Gewirr der engen Straßen, welche ihren Namen dem großen portugiesischen Entdecker und Erdumsegler verdanken.

Die an grotesken Naturscenerieen reiche Landschaft trägt stellenweise ein fast kimmerisches Gepräge, wie es der homerische Sänger in den Worten schildert:

„Sie tappen beständig in Nacht und Nebel; und niemals
Schauet strahlend auf sie der Gott der leuchtenden Sonne;
Weder wenn er die Bahn des sternichten Himmel hinansteigt,
Noch wenn er wieder hinab vom Himmel zur Erde sich wendet."

Das Klima ist rauh, selbst in der Sommerzeit. Über die baumlosen Steppen Patagoniens fegt jahraus, jahrein der Wind, dem keine Vegetation Stand halten kann, und von den schneebedeckten Höhen Feuerlands, welches durch die Magelhaensstraße vom Festlande getrennt ist, weht es eisig herab. Selten ist der Himmel unbedeckt; schwarze Wolken, die vom Sturme gepeischt dahinjagen, verhüllen ihn, wenn nicht ein bleigrauer Mantel oder undurchdringlicher Nebel wie ein Alp auf den Seefahrer drückt. Zudem ist die Fahrt schwierig und gefährlich. Da wo die Fluten zweier Weltmeere sich begegnen, wo Klippen, Untiefen und felsige Küsten drohen, die schon zahlreichen Fahr-

zeugen den Untergang gebracht, Segelschiffen der beständig wehenden Westwinde und der starken Strömung wegen den Durchgang überhaupt unmöglich machen, hatte auch unsere Korvette Vorsicht nötig. Sie ging deshalb am 16. Januar nachmittags 1/24 Uhr vor Anker, am folgenden Morgen 3 Uhr Anker auf und erreichte gegen Mittag die chilenische Ansiedlung Punta Arenas, den einzigen bewohnten Ort in der Magelhaensstraße.

Obwohl als Deportationsstation (1853) angelegt, liegt die kleine Niederlassung am Fuße hoher bewaldeter Berge friedlich und nicht ohne Reiz da, ihre Einwohnerzahl wächst — 1884 soll es 4000 gezählt haben – und bildet als Freihafen für die vorüberfahrenden Dampfer eine sehr besuchte Kohlen- und Proviantstation, nachdem 1872 Steinkohlen dort entdeckt worden sind und mit Einführung von Schafen durch die Engländer begonnen wurde. Früher freilich, nach der Gründung, fanden oftmals Überfälle der wilden Indianer statt und viel Blut floß. Jetzt kommen die rotbraunen Söhne der patagonischen Steppen, ungewöhnlich große, stattliche Menschen ohne Kopfbedeckung, mit starkem, schwarzem, in der Stirne gerade geschnittenem Haar, welches über den Schläfen in ein Netz von Tiersehnen festgebunden ist, friedlich zur Ansiedlung, ihre Guanakofelle gegen Schießbedarf einzutauschen und die Geschenke der chilenischen Regierung an Lebensmitteln, Mehl, Zwieback u. dgl. als Anerkennung ihrer Abhängigkeit in Empfang zu nehmen. Die langen bis zu den Knöcheln reichenden Mäntel aus zusammengedrehten Häuten, mit einer gewissen Würde um die Schulter geschlagen, verstärken noch den Eindruck des Riesigen, Massenhaften, wodurch einst ihre Erscheinung für die Entdecker so unheimlich und schreckhaft wurde. Sie bemalen sich den Körper mit schwarzer, roter und weißer Farbe in höchst unnatürlichen Zierraten, z. B. in Kreisen um die Augen oder breiten Querstreifen über das Gesicht, und tragen als Fußbekleidung eine Art Stiefeln aus Roßhaut. Hölzerne oder knöcherne Sporen – die Patagonier sind als vorzügliche Reiter bekannt — sodann die Kugeln, die am Ende einer langen Lederschlinge mit Riemen untereinander verbunden sind, und eine leichte Lanze von Bambusholz vervollständigen Anzug und Ausrüstung der Männer, während die Frauen ebenso gekleidet sind wie jene, nur daß sie noch einen Rock aus grobem ausländischen

Aus dem atlantischen in den stillen Ozean.

Charakter der Magelhaensstraße. — Punta Arenas. — Die Patagonier. — Die Fahrt am 19. Januar. — Pescherähs. — Ein romantischer Ankerplatz (Borja-Bai). — Im Nebel bis Cap Pillar. — Letzer Blick auf Tierra de Fuego. — Der stille Ozean stürmisch. — Flotte Fahrt. — Der Pic von Aconcagua. — Valparaiso: Warmer Empfang. Kolonialpolitisches über Chile. Bedeutung der Deutschen für das Land. Festlichkeiten. Eine Stimme der Presse. Ball an Bord. Abschied von Paradiesthal.

Nun hatte der „Prinz Adalbert" jene Breiten erreicht, „wo die See tobt und die Winde heulen," und war nach stürmischer Umschiffung von Kap Virgins eingetreten in das Gewirr der engen Straßen, welche ihren Namen dem großen portugiesischen Entdecker und Erdumsegler verdanken.

Die an grotesken Naturscenerieen reiche Landschaft trägt stellenweise ein fast kimmerisches Gepräge, wie es der homerische Sänger in den Worten schildert:

„Sie tappen beständig in Nacht und Nebel; und niemals
Schauet strahlend auf sie der Gott der leuchtenden Sonne;
Weder wenn er die Bahn des sternichten Himmel hinansteigt,
Noch wenn er wieder hinab vom Himmel zur Erde sich wendet."

Das Klima ist rauh, selbst in der Sommerzeit. Über die baumlosen Steppen Patagoniens fegt jahraus, jahrein der Wind, dem keine Vegetation Stand halten kann, und von den schneebedeckten Höhen Feuerlands, welches durch die Magelhaensstraße vom Festlande getrennt ist, weht es eisig herab. Selten ist der Himmel unbedeckt; schwarze Wolken, die vom Sturme gepeischt dahinjagen, verhüllen ihn, wenn nicht ein bleigrauer Mantel oder undurchdringlicher Nebel wie ein Alp auf den Seefahrer drückt. Zudem ist die Fahrt schwierig und gefährlich. Da wo die Fluten zweier Weltmeere sich begegnen, wo Klippen, Untiefen und felsige Küsten drohen, die schon zahlreichen Fahr-

zeugen den Untergang gebracht, Segelschiffen der beständig wehenden Westwinde und der starken Strömung wegen den Durchgang überhaupt unmöglich machen, hatte auch unsere Korvette Vorsicht nötig. Sie ging deshalb am 16. Januar nachmittags ½4 Uhr vor Anker, am folgenden Morgen 3 Uhr Anker auf und erreichte gegen Mittag die chilenische Ansiedlung Punta Arenas, den einzigen bewohnten Ort in der Magelhaensstraße.

Obwohl als Deportationsstation (1853) angelegt, liegt die kleine Niederlassung am Fuße hoher bewaldeter Berge friedlich und nicht ohne Reiz da, ihre Einwohnerzahl wächst — 1884 soll es 4000 gezählt haben — und bildet als Freihafen für die vorüberfahrenden Dampfer eine sehr besuchte Kohlen- und Proviantstation, nachdem 1872 Steinkohlen dort entdeckt worden sind und mit Einführung von Schafen durch die Engländer begonnen wurde. Früher freilich, nach der Gründung, fanden oftmals Überfälle der wilden Indianer statt und viel Blut floß. Jetzt kommen die rotbraunen Söhne der patagonischen Steppen, ungewöhnlich große, stattliche Menschen ohne Kopfbedeckung, mit starkem, schwarzem, in der Stirne gerade geschnittenem Haar, welches über den Schläfen in ein Netz von Tiersehnen festgebunden ist, friedlich zur Ansiedlung, ihre Guanakofelle gegen Schießbedarf einzutauschen und die Geschenke der chilenischen Regierung an Lebensmitteln, Mehl, Zwieback u. dgl. als Anerkennung ihrer Abhängigkeit in Empfang zu nehmen. Die langen bis zu den Knöcheln reichenden Mäntel aus zusammengedrehten Häuten, mit einer gewissen Würde um die Schulter geschlagen, verstärken noch den Eindruck des Riesigen, Massenhaften, wodurch einst ihre Erscheinung für die Entdecker so unheimlich und schreckhaft wurde. Sie bemalen sich den Körper mit schwarzer, roter und weißer Farbe in höchst unnatürlichen Zierraten, z. B. in Kreisen um die Augen oder breiten Querstreifen über das Gesicht, und tragen als Fußbekleidung eine Art Stiefeln aus Roßhaut. Hölzerne oder knöcherne Sporen — die Patagonier sind als vorzügliche Reiter bekannt — sodann die Kugeln, die am Ende einer langen Lederschlinge mit Riemen untereinander verbunden sind, und eine leichte Lanze von Bambusholz vervollständigen Anzug und Ausrüstung der Männer, während die Frauen ebenso gekleidet sind wie jene, nur daß sie noch einen Rock aus grobem ausländischen

Aus dem atlantischen in den stillen Ozean.

Charakter der Magelhaensstraße. — Punta Arenas. — Die Patagonier. — Die Fahrt am 19. Januar. — Pescherähs. — Ein romantischer Ankerplatz (Borja-Bai). — Im Nebel bis Cap Pillar. — Letzer Blick auf Tierra de Fuego. — Der stille Ozean stürmisch. — Flotte Fahrt. — Der Pic von Aconcagua. — Valparaiso: Warmer Empfang. Kolonialpolitisches über Chile. Bedeutung der Deutschen für das Land. Festlichkeiten. Eine Stimme der Presse. Ball an Bord. Abschied von Paradiesthal.

Nun hatte der „Prinz Adalbert" jene Breiten erreicht, „wo die See tobt und die Winde heulen," und war nach stürmischer Umschiffung von Kap Virgins eingetreten in das Gewirr der engen Straßen, welche ihren Namen dem großen portugiesischen Entdecker und Erdumsegler verdanken.

Die an grotesken Naturscenerieen reiche Landschaft trägt stellenweise ein fast kimmerisches Gepräge, wie es der homerische Sänger in den Worten schildert:

„Sie tappen beständig in Nacht und Nebel; und niemals
Schauet strahlend auf sie der Gott der leuchtenden Sonne;
Weder wenn er die Bahn des sternichten Himmel hinansteigt,
Noch wenn er wieder hinab vom Himmel zur Erde sich wendet."

Das Klima ist rauh, selbst in der Sommerzeit. Über die baumlosen Steppen Patagoniens fegt jahraus, jahrein der Wind, dem keine Vegetation Stand halten kann, und von den schneebedeckten Höhen Feuerlands, welches durch die Magelhaensstraße vom Festlande getrennt ist, weht es eisig herab. Selten ist der Himmel unbedeckt; schwarze Wolken, die vom Sturme gepeitscht dahinjagen, verhüllen ihn, wenn nicht ein bleigrauer Mantel oder undurchdringlicher Nebel wie ein Alp auf den Seefahrer drückt. Zudem ist die Fahrt schwierig und gefährlich. Da wo die Fluten zweier Weltmeere sich begegnen, wo Klippen, Untiefen und felsige Küsten drohen, die schon zahlreichen Fahr-

zeugen den Untergang gebracht, Segelschiffen der beständig wehenden Westwinde und der starken Strömung wegen den Durchgang überhaupt unmöglich machen, hatte auch unsere Korvette Vorsicht nötig. Sie ging deshalb am 16. Januar nachmittags ½4 Uhr vor Anker, am folgenden Morgen 3 Uhr Anker auf und erreichte gegen Mittag die chilenische Ansiedlung Punta Arenas, den einzigen bewohnten Ort in der Magelhaensstraße.

Obwohl als Deportationsstation (1853) angelegt, liegt die kleine Niederlassung am Fuße hoher bewaldeter Berge friedlich und nicht ohne Reiz da, ihre Einwohnerzahl wächst — 1884 soll es 4000 gezählt haben — und bildet als Freihafen für die vorüberfahrenden Dampfer eine sehr besuchte Kohlen- und Proviantstation, nachdem 1872 Steinkohlen dort entdeckt worden sind und mit Einführung von Schafen durch die Engländer begonnen wurde. Früher freilich, nach der Gründung, fanden oftmals Überfälle der wilden Indianer statt und viel Blut floß. Jetzt kommen die rotbraunen Söhne der patagonischen Steppen, ungewöhnlich große, stattliche Menschen ohne Kopfbedeckung, mit starkem, schwarzem, in der Stirne gerade geschnittenem Haar, welches über den Schläfen in ein Netz von Tiersehnen festgebunden ist, friedlich zur Ansiedlung, ihre Guanakofelle gegen Schießbedarf einzutauschen und die Geschenke der chilenischen Regierung an Lebensmitteln, Mehl, Zwieback u. dgl. als Anerkennung ihrer Abhängigkeit in Empfang zu nehmen. Die langen bis zu den Knöcheln reichenden Mäntel aus zusammengedrehten Häuten, mit einer gewissen Würde um die Schulter geschlagen, verstärken noch den Eindruck des Riesigen, Massenhaften, wodurch einst ihre Erscheinung für die Entdecker so unheimlich und schreckhaft wurde. Sie bemalen sich den Körper mit schwarzer, roter und weißer Farbe in höchst unnatürlichen Zierraten, z. B. in Kreisen um die Augen oder breiten Querstreifen über das Gesicht, und tragen als Fußbekleidung eine Art Stiefeln aus Roßhaut. Hölzerne oder knöcherne Sporen — die Patagonier sind als vorzügliche Reiter bekannt — sodann die Kugeln, die am Ende einer langen Lederschlinge mit Riemen untereinander verbunden sind, und eine leichte Lanze von Bambusholz vervollständigen Anzug und Ausrüstung der Männer, während die Frauen ebenso gekleidet sind wie jene, nur daß sie noch einen Rock aus grobem ausländischen

Aus dem atlantischen in den stillen Ozean.

Charakter der Magelhaensstraße. — Punta Arenas. — Die Patagonier. — Die Fahrt am 19. Januar. — Pescherähs. — Ein romantischer Ankerplatz (Borja-Bai). — Im Nebel bis Cap Pillar. — Letzer Blick auf Tierra de Fuego. — Der stille Ozean stürmisch. — Flotte Fahrt. — Der Pic von Aconcagua. — Valparaiso: Warmer Empfang. Kolonialpolitisches über Chile. Bedeutung der Deutschen für das Land. Festlichkeiten. Eine Stimme der Presse. Ball an Bord. Abschied von Paradiesthal.

Nun hatte der „Prinz Adalbert" jene Breiten erreicht, „wo die See tobt und die Winde heulen," und war nach stürmischer Umschiffung von Kap Virgins eingetreten in das Gewirr der engen Straßen, welche ihren Namen dem großen portugiesischen Entdecker und Erdumsegler verdanken.

Die an grotesken Naturscenerieen reiche Landschaft trägt stellenweise ein fast kimmerisches Gepräge, wie es der homerische Sänger in den Worten schildert:

„Sie tappen beständig in Nacht und Nebel; und niemals
Schauet strahlend auf sie der Gott der leuchtenden Sonne;
Weder wenn er die Bahn des sternichten Himmel hinansteigt,
Noch wenn er wieder hinab vom Himmel zur Erde sich wendet."

Das Klima ist rauh, selbst in der Sommerzeit. Über die baumlosen Steppen Patagoniens fegt jahraus, jahrein der Wind, dem keine Vegetation Stand halten kann, und von den schneebedeckten Höhen Feuerlands, welches durch die Magelhaensstraße vom Festlande getrennt ist, weht es eisig herab. Selten ist der Himmel unbedeckt; schwarze Wolken, die vom Sturme gepeischt dahinjagen, verhüllen ihn, wenn nicht ein bleigrauer Mantel oder undurchdringlicher Nebel wie ein Alp auf den Seefahrer drückt. Zudem ist die Fahrt schwierig und gefährlich. Da wo die Fluten zweier Weltmeere sich begegnen, wo Klippen, Untiefen und felsige Küsten drohen, die schon zahlreichen Fahr-

zeugen den Untergang gebracht, Segelschiffen der beständig wehenden Westwinde und der starken Strömung wegen den Durchgang überhaupt unmöglich machen, hatte auch unsere Korvette Vorsicht nötig. Sie ging deshalb am 16. Januar nachmittags ½4 Uhr vor Anker, am folgenden Morgen 3 Uhr Anker auf und erreichte gegen Mittag die chilenische Ansiedlung Punta Arenas, den einzigen bewohnten Ort in der Magelhaensstraße.

Obwohl als Deportationsstation (1853) angelegt, liegt die kleine Niederlassung am Fuße hoher bewaldeter Berge friedlich und nicht ohne Reiz da, ihre Einwohnerzahl wächst — 1884 soll es 4000 gezählt haben – und bildet als Freihafen für die vorüberfahrenden Dampfer eine sehr besuchte Kohlen- und Proviantstation, nachdem 1872 Steinkohlen dort entdeckt worden sind und mit Einführung von Schafen durch die Engländer begonnen wurde. Früher freilich, nach der Gründung, fanden oftmals Überfälle der wilden Indianer statt und viel Blut floß. Jetzt kommen die rotbraunen Söhne der patagonischen Steppen, ungewöhnlich große, stattliche Menschen ohne Kopfbedeckung, mit starkem, schwarzem, in der Stirne gerade geschnittenem Haar, welches über den Schläfen in ein Netz von Tiersehnen festgebunden ist, friedlich zur Ansiedlung, ihre Guanakofelle gegen Schießbedarf einzutauschen und die Geschenke der chilenischen Regierung an Lebensmitteln, Mehl, Zwieback u. dgl. als Anerkennung ihrer Abhängigkeit in Empfang zu nehmen. Die langen bis zu den Knöcheln reichenden Mäntel aus zusammengedrehten Häuten, mit einer gewissen Würde um die Schulter geschlagen, verstärken noch den Eindruck des Riesigen, Massenhaften, wodurch einst ihre Erscheinung für die Entdecker so unheimlich und schreckhaft wurde. Sie bemalen sich den Körper mit schwarzer, roter und weißer Farbe in höchst unnatürlichen Zierraten, z. B. in Kreisen um die Augen oder breiten Querstreifen über das Gesicht, und tragen als Fußbekleidung eine Art Stiefeln aus Roßhaut. Hölzerne oder knöcherne Sporen – die Patagonier sind als vorzügliche Reiter bekannt — sodann die Kugeln, die am Ende einer langen Lederschlinge mit Riemen untereinander verbunden sind, und eine leichte Lanze von Bambusholz vervollständigen Anzug und Ausrüstung der Männer, während die Frauen ebenso gekleidet sind wie jene, nur daß sie noch einen Rock aus grobem ausländischen

Tuch oder in Ermangelung dessen aus Fellen tragen, und durch zwei breite, zu beiden Seiten des Gesichts herabhängende Zöpfe auffallen. Manchen andern Beitrag zur Länder- und Völkerkunde lieferte dieser zweitägige Aufenthalt in Punta Arenas noch, wozu u. a. auch der Mangel an Öfen und Kaminen in den Wohnungen gehört.

Da die Temperatur im Sommer nur einige Grad über, im Winter einige Grad unter dem Gefrierpunkt liegt, also kein schroffer Wechsel eintritt, vermissen die Einwohner eine künstliche Erwärmung der Wohnungen nicht. Der Ort an sich bietet mit seinen recht wüst aussehenden Straßen, seinen niedrigen Holzhäusern und seiner Handwerker- und Arbeiterbevölkerung, zu denen s. Z. nur 3–4 Honoratioren kamen, darunter zwei Deutsche, der Hafenmeister und der Arzt, wenig Annehmlichkeit, weshalb Offiziere, Seekadetten und Deckoffiziere die Zeit zur Jagd benutzten, dann setzte die Korvette ihre Reise fort.

Aber welche Fahrt an diesem Sonntag, den 19. Januar!

Die Sonne war am blauen Himmel erschienen, die kalte Luft erwärmend, so daß sich bei genügender Bekleidung der Aufenthalt am Deck nicht unangenehm gestaltete, und was sich dem erstaunten Blick in der Natur enthüllte, war entzückend. Die Berge grün, grau, weiß, hier mit Bäumen und Gestrüpp bewachsen, dort als Gletscher weiß glänzend, hier flache grüne Gestade, geschützt von mächtigen Bergketten, dort schroffe Felsenhänge, an denen sich die Wellen schäumend brachen, so wechselte die Scenerie von Stunde zu Stunde. Hinter Punta Arenas, wo das allmählich ansteigende Gebirge verschwand, schwebte ein bläulicher Rauch über dem Urwald, den ein Feuer verzehrte, von stetem Wind angefacht, um den Einwohnern von Punta Arenas die Mühe des Fällens der altersgrauen Riesen zu ersparen. Blattlos und erstorben lagen die verkohlten Stämme umher, im wilden Durcheinander gehäuft. Auf beiden Seiten dem Lande so nahe, daß es ein Schwimmer leicht erreicht hätte, schien die Korvette auf kleine Inselchen aufzulaufen, die urplötzlich aus dem Wasser auftauchten, dann glitt sie wieder durch einen Engpaß von schroffen Felsen, ließ Berge, von Schnee und Eis bedeckt, hinter sich, um von neuem an den kleinen grünen Oasen der Wasserstraße auszubiegen, inmitten eines großartigen Panoramas,

voll wunderbarster Farbenabstufungen und schroffer Kontraste, die geeignet waren, das Auge unausgesetzt zu fesseln, bis eine neue ungewohnte Erscheinung die Aufmerksamkeit auf sich lenkte.

Es war um 4 Uhr nachmittags, als auf Backbordseite ein Boot gemeldet wurde, welches sich dem Schiff näherte. Bald darauf ertönte der langgezogene Ruf „Pescheräh“. Alles, was dienstfrei war, die Kadetten voran, eilte alsbald an Deck, um eine Menschenrasse kennen zu lernen oder von neuem zu sehen, die Darwin auf die unterste Stufe unseres Geschlechts stellt und ein Schriftsteller „geschwätzig wie die Elstern, häßlich wie die Paviane und hinterlistig wie Teufel“ nennt.

Drei Männer und eine Frau befanden sich im Boote. Letztere steuerte mit einem Stück Holz, zwei Männer führten die Ruder, während der dritte aufrecht im Boote stand, ein Tierfell um den Kopf schwingend und bemüht, durch wildes Geschrei und Gestikulation die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. Der Kommandant ließ halten und entsandte den Lotsen, um sie zu veranlassen, an Bord zu kommen, wozu sie sich jedoch nicht verstehen wollten. Unterdessen hatten die Kadetten und Mannschaften die Hängemattenkasten und die aufgeschlagenen Klappen der Geschützpforten bestiegen, um die wilden Gestalten näher zu betrachten.

Die braunen häßlichen Gesichter, von dunkeln Haaren umrahmt und von den Mundwinkeln aus tätowiert, erschienen wild und tierisch im Ausdruck, die Blicke tückisch, trotz des immer grinsenden Mundes, die Bewegungen hastig und zugleich furchtsam lauernd. Die einzige Bekleidung bestand in einem ungegerbten, um die Schultern geworfenen Seeotterfell, nur der Anführer, von etwas blasserer Farbe, aber noch tierischerem Ausdruck als die übrigen, hatte einen alten Rock über den braunen Körper gezogen — es war in der That der Typus niedrigststehender Menschen mit denen die Adalbertleute in Tauschhandel traten, die Kadetten auch hier wieder in erster Reihe und unter ihnen Prinz Heinrich.

Gegen alte Waffen, Pfeifen, Tabak, Hartbrot ꝛc. wurden einige sehr einfache aus Holz und Knochen gefertigte Waffen, sowie ein Binsenkorb und schließlich auch noch die Felle von den Leibern der Feuerländer erworben, welche die Besitzer als letztes Tauschobjekt grinsend emporstreckten, dann entfernte sich das Boot.

Der „Prinz Adalbert“ setzte sich wieder in Bewegung und hatte erst eine kurze Strecke zurückgelegt, als aus einer hinter Felsen versteckten Bucht ein zweites Kanoe daherkam, in welchem drei Pescheräh frauen ohne alle männliche Begleitung saßen, ebenso häßlich, wenn nicht noch häßlicher als die Insassen des ersten Bootes, und in demselben fast paradiesischen Zustand wie jene, nur mit Fellen bekleidet. Auf die Rufe „tabaco“, „aguardiente“ (Branntwein) und „bizcocho“ (Zwieback), welche aus dem Geschnatter der neuen Ankömmlinge zur Korvette heraufklangen, ein Zeichen, daß sie schon früher mit Fremden in Berührung gewesen, ließ der Kommandant abermals halten, und es entwickelte sich auch hier ein Tauschhandel, der sehr zur großen Zufriedenheit der Feuerländerinnen auszufallen schien. Für die kleinen Kuriositäten, die sie zu vergeben hatten, erhielten sie den gewünschten Tabak und Zwieback, eine Tabakspfeife, worüber die Empfängerin in Entzücken geriet, sowie ein Taschenmesser, welches die eine der wilden Grazien durch geschicktes Einklemmen zwischen die Fußzehen zu öffnen suchte. Der dritten, die durch ihre Gestalt von den beiden andern vorteilhaft abstach, wurde ein alter Uniformrock als Tauschmittel gegen das von ihr getragene Fell herabgereicht – nach anderer Lesart ein Jackett des Prinzen Heinrich, wofür das Fell in dessen Besitz überging –, und nun konnte man von Bord aus lachend beobachten, wie diese in dem abfahrenden Kanoe, ausgelassen vor Freude über den Erwerb, sich in der Toilette überstürzte und u. a. mit äußerst komischer Gebärde das neue Kleidungsstück verkehrt anzog, den Rücken nach vorn.

Gegen Abend (6 Uhr) dieses nach verschiedenen Richtungen so merkwürdigen und lehrreichen Tages ging die Korvette in der Borja-Bai auf der patagonischen Seite vor Anker, jener Bucht, die von hochanstrebenden Granitfelsen eingeschlossen und von den fernher schimmernden Bergkuppen und Gletschern des Feuerlandes überragt, mit ihrer üppigen Vegetation einen großartigen Eindruck macht. Hohe Bäume stehen an den Ufern mit Gedenktafeln derjenigen Schiffe behängt, die an dieser wenig besuchten Stelle ankern. Zu den Namen der deutschen Fahrzeuge „Vineta“ und „Elisabeth“, die hier verzeichnet waren, gesellte sich jetzt der „Prinz Adalbert“. Eine Tafel, vom Schiffszimmermann gefertigt

und mit großen Lettern beschrieben, wurde in einer Schaluppe ans Land gebracht und von den Offizieren befestigt. Die Sonne war schon im Hinuntergehen, als die Landenden das in düsterer Ruhe liegende Ufer betraten. Kein menschliches Wesen auf viele Meilen in der Runde, alles still und tot ringsum. Eisvögel, die, aus ihrer Nachtruhe aufgeschreckt, nach dem Küstenland hinüberzogen, waren die einzigen lebendigen Wesen. Ein schwarzes Kreuz am Rande eines kleinen Sees, wo, wie man sich an Bord erzählte, deutsche Matrosen begraben sein sollten, schien dazu bestimmt, die düstere Romantik des Ortes noch zu erhöhen, den die Landenden alsbald wieder verließen, nachdem sich die Unmöglichkeit herausgestellt, zu Jagdzwecken landeinwärts in den Urwald vorzudringen. — Schon mit dem Grauen des nächsten Morgens, um 4 Uhr, setzte die Korvette ihre Fahrt fort, erreichte trotz Nebels und Böen gegen Mittag glücklich das Ende der Straße und strebte nun, unter Umgehung der Schmidtstraße (Smithes Channel), unaufhaltsam dem neuen Weltmeer entgegen. Gerade als das Pfeilerkap (Kap Pillar), die westliche Landmarke, seine düstern Pforten öffnete, zerstreute sich der den Tag über vorherrschende Nebel; noch einmal erglühten die eisbedeckten Gipfel von Tierra de Fuego, noch einmal entzückte die großartige Scenerie der Berglandschaften Patagoniens die Besatzung, dann entrückte die Nacht das herrliche Panorama dem Auge, indes am Bug der Korvette wilde, ungestüme Wellen sich brachen.

Der „Prinz Adalbert“ schwamm jetzt im stillen Ozean, der aber seinem Namen wenig Ehre machte, sondern das Schiff mit Sturm und hohem Seegang empfing. Allmählich besserte sich jedoch das Wetter, am 22. trat eine kräftige Brise ein, die auch mehrere Tage anhielt, so daß die Dampfkraft entbehrt und die Segel gehißt werden konnten. Wie ein Pfeil flog jetzt der „Prinz Adalbert“ dahin, in mancher Stunde 13 Knoten machend, am 28. Januar hob sich von den chilenischen Anden der 6834 m hohe Pik von Aconcagua mit seinem ewigen Schnee scharf und majestätisch vom Firmament ab, zwei Tage später, am 30. Januar, vormittags 9½ Uhr, wurde Dampf aufgemacht und bereits 1 Uhr 20 Mittag ertönte im Hafen von Valparaiso das Kommando: „Alle Mann auf klar zum Ankern!“ — „Klar bei Steuerbord „Anker!“ — „Aus der Kette!“ – „Fallen Anker!“

Unter dem Donner der Kanonen und dem jubelnden Hurrah der am Strand versammelten Deutschen senkte sich das schwere Eisen rasselnd in die Tiefe, um für einige Tage auf chilenischem Grund und Boden zu haften, angesichts der fächerartig im Halbkreis ausgebreiteten Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, die den Prinzen mit Achtung und Sympathie empfing, während die deutschen Elemente der Bevölkerung ihre Genossen von Montevideo fast noch übertrafen, so groß, so allgemein war der Enthusiasmus der in Liebe zu ihrem Vaterland und seinen Heldenkaiser erglühenden Landsleute hier im „Paradiesthal", wo die Ankunft eines Vertreters des Kaiserhauses von besonderer Bedeutung war.

In der gemäßigten Zone der südlichen Halbkugel gelegen, in der Breite von 20—40 Meilen an der Meeresküste sich hinziehend, ist Chile wegen seines gesunden, dem Europäer zusagenden Klimas zur Ansiedelung ganz besonders geeignet und namentlich deutschen Auswanderern eine zweite Heimat geworden. Durch mehrfache glänzende Erfahrungen belehrt, hat Chiles einsichtsvolle Regierung die Ansiedelung der Deutschen als einen Hauptfaktor zur Hebung des menschenarmen Landes erkannt und eine Einwanderung deutscher Kolonisten und Handwerker auf jede Weise gefördert, um durch sie wieder Gewerbefleiß und Bildung in der verwilderten Bevölkerung heimisch zu machen. Mit zehn Handwerkerfamilien, die ein Deutscher (Philippi) 1846 in die damals noch wenig bevölkerte Provinz Valdivia zog, wurde der Anfang gemacht, der so glänzend ausfiel, daß weitere Nachschübe folgten und 1857 bereits mehr als 3000 Deutsche in der genannten Provinz gezählt wurden. — Zwar macht Valparaiso auf den Ankömmling keineswegs den Eindruck, welchen man sich von einer Landschaft mit dem Klima Neapels vorstellt. Die früheren Bewohner jener Gegend haben sich jedenfalls an ihren Nachkommen schwer versündigt, indem sie auf den Abhängen des nahen Gebirges den Urwald durch Feuer vernichteten, ohne für die Wiederbepflanzung der kahlen Höhen zu sorgen. Die tropischen Regengüsse haben nach und nach das fruchtbare Erdreich von den steilen Höhen herabgeschwemmt, und fast überall in der Umgebung der Stadt starren jetzt kahle Felsmassen zum Himmel, wo sonst der dichteste Urwald wucherte. Für diesen Mangel an schattigem Grün, ohne welches sich der Deutsche,

durch seine herrlichen Eichen- und Buchenwälder verwöhnt, einen landschaftlichen Reiz nicht zu denken vermag, entschädigt jedoch die Großartigkeit des landschaftlichen Panoramas, auf der einen Seite das unendliche Meer, auf der anderen die hoh.n Gebirge, welche sich dicht hinter der Stadt bis zu 3140 m und auf kaum 10 15 Meilen Entfernung bis zur doppelten Höhe erheben und ihre schneebedeckten Häupter in die Wolken strecken. Auf dem schmalen Uferrande zwischen den Ausläufern der hohen Gebirge und dem Ufer des Meeres gelegen, hat die Stadt nicht Raum genug, um ihre bedeutende Bevölkerung, die sich im Laufe von 30 Jahren von 6000 auf 96000 Seelen vermehrte und 1885 bereits 115147 Einwohner zählte, wohnlich unterzubringen, weshalb sich ihre Straßen terrassenförmig an den ziemlich steilen Bergabhängen hinaufgeschoben hat.

Dennoch hat Valparaiso wegen seines trefflichen Hafens den ganzen Handel des Landes an sich gezogen; dennoch ist es eine der ersten Stapelplätze des überseeischen Handels geworden, und deutsches Leben und Wesen ist es vorzugsweise, welches sich vortrefflich entwickelt und eine große Bedeutung für den jungen Staat gewonnen hat. Hier in Valparaiso ist es — das fühlt der Ankömmling auf den ersten Blick heraus — ein Vorzug und eine Empfehlung Deutscher zu sein. Hier vergißt der Handwerker nie, der Bezeichnung seiner Werkstatt den ehrenden Zusatz „alemana" hinzuzufügen und überall sieht man an den Häusern Firmenschilder mit der Bezeichnung deutsche Tischlerei, deutsche Schneider- und Schusterwerkstatt, deutsche Bierbrauerei und ähnliches.

Entsprechend dieser großen Bedeutung, welche sich der Deutsche in diesem Lande durch seine Geschicklichkeit, seine Betriebsamkeit, seinen sittlichen Ernst und seine Bildung erworben, war denn auch die Teilnahme des Prinzen an den zu seinen Ehren veranstalteten Festlichkeiten.

Es reihten sich aneinander Besuch beim Oberhaupt der Republik Señor Pinto und Erwiderung desselben an Bord, Empfang des Generalkonsuls, Besichtigung der Stadt und Ausflug nach der 20 Meilen entfernten Landeshauptstadt San Jago de Chile, mit festlichem Empfang und allem Aufwand patriotischer Tagesstimmung. Herr Jung, der deutsche Konsul,

begrüßte die fremden Gäste und geleitete sie ins Hotel Oddo, dessen Besitzer ein geborener Wiesbadener war. Am Nachmittag besuchte man unter Begleitung eines Deutschen (Philippi) das Museum und machte eine Rundfahrt durch die Stadt, um sich schließlich im Park Consino, einer großartigen Anlage, die ein Privatmann der Stadt geschenkt hat, längere Zeit zu ergehen. Bei der Tafel, die um 7 Uhr bei Prinz Heinrich stattfand, erschienen kleine deutsche Mädchen mit Blumen, die sie dem Prinzen überreichten. Gegen 9 Uhr fand ein großer Fackelzug statt, der vor dem Hotel ein solches Gedränge verursachte, daß der Verkehr vollständig stockte. Herr Philippi machte den Sprecher und brachte ein dreimaliges Hoch auf den Prinzen und die ganze kaiserliche Familie aus, in das die vollzählig versammelten Deutschen jubelnd einstimmten. Am nächsten Tage — es war Sonntag — wurde ein Ausflug in die Umgebung gemacht, und um 5 Uhr nachmittags führte die Eisenbahn die deutschen Seeleute wieder nach Valparaiso zurück, wo noch mancherlei Lustbarkeiten für die Offiziere und Kadetten veranstaltet wurden.

Ein Ball an Bord, zu welchem am 6. Februar das Achterdeck klariert wurde, bildete den Abschluß der Tage von Valparaiso. Wie es bei solchen Gelegenheiten unter diesen Breiten stets geschieht, wurden die großen Sonnensegel ausgespannt, die Luken verschlossen und der Fußboden oder die Decksplanken sorgfältig mit glättendem Material behandelt. Die große Anzahl Signal- und Nationalflaggen und Standarten, welche jedes Schiff mit sich führt, waren zur Dekoration der Wände und des die Decke bildenden Sonnensegels verwendet, während einige geschmückte, mit Decken ausgelegte Boote unter Führung eines Offiziers, die Bootsmannschaft in weißem Zeug, die geladenen Gäste an Land abholte, um sie dem die Honneurs machenden Kommandanten zum liebenswürdigen Empfang am Fallrepp zuzuführen.

Die in Valparaiso erscheinenden „Deutschen Nachrichten", das Organ der Deutschen, hatten unter dem 1. Februar 1879 geschrieben: „Unsere Gäste werden überall, wo sie Landsleuten begegnen, die Wahrnehmung machen, daß der Deutsche auch fern von der Heimat das Vaterland immer hoch hält und in erste Reihe stellt, daß ihm der Gedanke, der großen deutschen Nation

anzugehören, der vornehmste ist und sein nationales Bewußtsein dasjenige Gefühl, dem er sich am freudigsten fügt. Deutsche Kriegsschiffe sind für uns ein direkter und warmer Gruß aus der fernen Heimat, und Offiziere und Bemannung liebe, lebendige Verkörperungen der heraufgekommenen neuen Zeit, von deren Werden und Entwickeln uns sonst doch nur die äußersten Wellenschläge fühlbar sind. Der junge Fürst aus dem erhabenen Fürstenhause, aus dem für das Vaterland so mancher Held und Führer erstanden, das uns den Kaiser gegeben hat, auf den wir alle ohne Parteiunterschied mit aufrichtiger Liebe und dankbarer Verehrung blicken, das Fürstenkind an Bord des deutschen Schiffes sei nur eine Verheißung für die Zukunft, für die glorreiche Weiterentwicklung unserer Flotte, von deren Bedeutung und Tüchtigkeit die Weltstellung eines großen Reiches in unseren Tagen so wesentlich abhängt. — Unter den Herren Offizieren finden sich, wenn wir nicht irren, einige, die bereits früher mit anderen Schiffen in Valparaiso waren. Sie werden versichern können, daß die warme Sympathie, welche die deutsche Kolonie in Valparaiso so liebenswürdigen Gästen sichert, keine Sache ist des bloßen Wortes, der höflichen Phrase, sondern aus dem Herzen stammt und ehrlich gemeint ist. Willkommen in Valparaiso!" — Diesen herzlichen Worten hatte auch die That entsprochen. Der Prinz und seine Begleitung, sowie die ganze Besatzung waren auf das wärmste aufgenommen worden, man hatte durchweg die angenehmsten Eindrücke mit hinweggenommen, sowohl von dem in der deutschen Kolonie herrschenden patriotischen Geist, als von den in geselligem oder festlichem Kreise bereiteten Stunden, nun folgte der Dank der Korvette und zwar mit der ganzen Liebenswürdigkeit dargebracht, deren unsere Seeoffiziere fähig sind. An Bord herrschte reges, buntes, malerisches Treiben. Fröhliches Plaudern, Pfropfenknallen bei Tafel, Tanz auf Tanz, eine im Fluge verrinnende Zeit, das war die Signatur dieser Nachmittagsstunden, die nur allzuschnell verflossen, so daß den Gästen der Abschied schwer wurde, als sie um 5 Uhr sich von Bord begaben.

Hier herrschte bald darauf diejenige Thätigkeit, welche dem Ankerlichten vorangeht. Schon seit 3 Uhr war Feuer unter die Kessel gemacht worden, gewaltige Rauchsäulen entstiegen

jetzt den Schornsteinen, und mit dem Schlag 8 Uhr hieß es „langsam vorwärts!“ Kurz zuvor näherte sich noch einmal ein Boot mit Ballgästen der Korvette, um alsdann an Bord eines chilenischen Kriegsschiffes ein Feuerwerk zu eröffnen im Wetteifer mit der Illumination am Land, die der „Prinz Adalbert“ mit bengalischer Beleuchtung erwiderte. Die Musik an Bord trug noch einige Abschiedsstücke vor, die Salutschüsse erdröhnten, dann ging es mit einbrechender Nacht abermals hinaus in die dunkeln Fluten des stillen, des großen Ozeans.

Im Lande der Incas.

Mann über Bord — Die Salpeterstadt Iquique. — Mollendo — Einfahrt in Callao: Erscheinungen im Hafen. — Nach Lima: Erste Eindrücke der Stadt. — Perus Vergangenheit. — Die Andenfahrt nach Chilca: Die Wunder moderner Eisenbahntechnik und die Überbleibsel einer alten Kultur — Auf einer Zuckerplantage — Ball an Bord. — In See.

Nur wenige Tagereisen hatte das Schiff auf der weithin wallenden Wasserfläche des großen Ozean, der noch in weit höherem Maße als der atlantische den Eindruck des Unendlichen, Ehrfurchtgebietenden macht, zurückgelegt, als ein bemerkenswerter Vorfall die Gleichförmigkeit des Tagesdienstes unterbrach.

Am 11. Februar nachmittags wollte es das Unglück, daß während des Segelexerzierens ein Matrose beim Entern aus der Fockwant über Bord stürzte. Obwohl ihm sofort die Rettungsboje zugeworfen wurde, die auch glücklich fiel, versäumte er doch danach zu greifen, wohl durch Aufschlagen bei seinem Fall besinnungslos geworden, so daß der Mann binnen kurzem verloren sein mußte, wenn nicht schnelle Hilfe kam. Und sie kam. Rasch entschlossen hatte der Seekadett Braun Schuhe und Mütze abgelegt, und sprang zugleich mit Lieutenant Benzler über Bord. Beide erreichten den Matrosen, der bei der schnellen Fahrt der Korvette schon ziemlich weit zurückgeblieben war, Lt. Benzler stülpte ihm die Rettungsboje über den Kopf, worauf alle drei in den ersten Kutter, der sofort zu Wasser gelassen worden war, Aufnahme fanden und glücklich an Bord anlangten. Am folgenden Tage wurde der wackeren That bei der Musterung das verdiente Lob, denn beide Schwimmer hatten ihr Leben der Gefahr der Haifische ausgesetzt, der schon mancher Wackere bei solcher Gelegenheit erlegen ist. Die Rettungsmedaille, welche später nachfolgte, war also wohl verdient, und auch der ersten Kuttergasten gedachte der Kommandant mit Worten der Anerkennung für das exakte Handeln.

Der am Kinn verletzte Matrose wurde ins Lazarett gebracht und erholte sich nach einigen Wochen wieder, obwohl man anfänglich an seinem Aufkommen zweifelte.

Am 14. Februar näherte sich der „Prinz Adalbert“ abermals der Küste Südamerikas und legte bereits in der zehnten Stunde vormittags auf der Reede der Salpeterstadt Iquique an. Dieser wichtige chilenische Seehafen in der Provinz Taracapá, früher ein armseliges Fischerdorf, das sich trotz heißen Klimas, mangelnden Trinkwassers und wiederholter zerstörender Erdbeben zu einer Stadt von (1876) 11717 Einwohnern entwickelt hat und durch sein Amalgamirwerk für Silbererze aus den benachbarten Gruben, durch Eisengießereien und bedeutender Ausfuhr von Salpeter, Borax und Jod bekannt ist, zählt unter seinen Bewohnern auch eine Anzahl Deutsche, die aufs höchste erfreut waren, wieder einmal ein deutsches Kriegsschiff zu sehen. Die Anwesenheit des Hohenzollernprinzen an Bord verstärkte auch hier den Eindruck, und war schon der mehrere Tage vorher vorbereitete Empfang der Besatzung ein sehr freundlicher — hier wurde namentlich die am Lande spielende Bordkapelle sehr honoriert —, so gestaltete sich der Abschied nicht minder warm. Als der „Prinz Adalbert“ am 15. Febr. ½7 Uhr abends Iquique wieder verließ, die heitere Weisen spielende Musik an Deck, brachte ein im Hafen liegendes peruanisches Kriegsschiff der deutschen Korvette ein dreimaliges Hurrah, das diesseits kräftig erwidert wurde, dann ging es unter Dampf hinaus und dampfend nordwärts weiter.

Am 17. Februar 11 Uhr fiel der Anker für eine Stunde vor der Hafenstadt Mollendo, an der Küste des Departements Arequipa (Peru), während welcher Zeit der deutsche Konsul seinen Besuch an Bord machte, und am 20. abends 6 Uhr war Callao erreicht.

Die Einfahrt in diesen Hafen war sehr schön. So wie sich die Korvette nach dem Ufer dieser peruanischen Seestadt hinwendete, sah man die kahle Insel San Lorenzo rechts sich kühn erheben, deren stolz ansteigendes Nordende von einem Leuchtturm, buchstäblich einem „Leuchtturm am Himmel“ gekrönt wird. Zur Linken hat man ein niedriges Ufer mit Bäumen und eine allmählich ansteigende, gelbgrüne Ebene, die sich rückwärts bis an eine Reihe hoher, brauner Hügel erstreckt. Dahinter liegen andere

Ketten derselben, bis über alle hinweg die Nevados oder schneebedeckten Kordilleren ihr Haupt erheben, während die am Fuße der ersten Hügelreihe etwa 6 englische Meilen ins Land hinein gelegene Stadt der Könige, Lima, unsichtbar bleibt.

Lange konnte man sich an dieser Aussicht und an dem Hafenbild mit seinem geschäftigen Treiben, seinen Dampfern und seinem Mastenwald, der sich von den gelben Mauern des Schlosses San Felipe deutlich abhob, nicht erfreuen, denn ein dichter Nebel lagerte sich über das Ganze. Als er sich am Morgen verzog, hatte man das Schauspiel, die Flotte von Dampfern, Segel- und Ausladeschiffen und andern Fahrzeugen, die sich im Hafen zusammendrängen, in vergrößerten Verhältnissen zu erblicken, wie das auch mit den Gebäuden der Stadt und den käseförmigen Türmchen des berühmten Schlosses, welches einst eine große Rolle gespielt und glänzende Tage erlebt hat, der Fall war. Mit den einbrechenden Sonnenstrahlen schienen die Schiffe in demselben Maße kleiner zu werden, als sie deutlicher wurden, man konnte nunmehr aber die einzelnen peruanischen Kriegsschiffe deutlich unterscheiden, darunter den später berühmt gewordenen „Huascar" und zwei zur Hafenverteidigung dienende Monitors, so weit diese bis dicht an das Oberdeck unter Wasser gehenden Fahrzeuge zu erkennen waren. Sonst konnte der Aufenthalt im Hafen kein angenehmer genannt werden. Das Wasser zeigte eine schmutzige, weißlich grüne Milchfarbe, und der unangenehme Schwefelwasserstoffgeruch, eine Folge der zeitweilig dem Boden entsteigenden Gase, der sich schon bei der Annäherung an Callao bemerkbar machte, rief bei mehreren Personen der Besatzung Kopfschmerzen und allgemeines Übelbefinden hervor, obwohl die Ortsangehörigen behaupten, diese Gase seien eher ein gutes Zeichen, da während des Ausströmens, gewöhnlich in den ersten Monaten des Jahres, der Gesundheitszustand am besten sei und Fieber dann nicht vorkomme. — Auch äußerlich traten die Wirkungen dieser physikalischen Vorgänge sehr deutlich zu Tage. Die weiße Ölfarbe am Schiff und sein Inneres liefen schwarz an, und die weißen Boote sahen aus, als ob sie in Schlamm und Moder gelegen hätten. Nach vier, Tagen hörte die Erscheinung auf.

Callao selbst bot des Sehenswerten sehr wenig. Seine im allgemeinen aus Rohr gebauten, mit Schlamm überstrichenen und schmutzig-gelb getünchten Häuser stehen windschief da. Nur wenig neuere Gebäude im Orte können Anspruch auf Stil erheben. Eins derselben, der Bahnhof, dicht am Hafendamm, ist vom Wasser aus zu sehen. Wer also Urlaub erhalten konnte, und er wurde reichlich erteilt,*) entzog sich der Hafenatmosphäre, um ein Billet zur Fahrt nach Lima zu lösen. Denn Peru, dem Lande des Goldes und Silbers, dem Territorium des alten gewaltigen Incareiches, welches eine Fläche von mehr als einer Million englischer Quadratmeilen bedeckte, oder ein Drittel so groß war, wie die gesammten Vereinigten Staaten, dessen Herrscher einst ihr lenksames, in mehrere Kasten geteiltes Volk mit eben so viel Milde, Klugheit und Stetigkeit regierten, als es später der Spielball ehrgeiziger Generale geworden ist, wo jede Unterdrückung der Niederen weise vorgebeugt war, wo Handwerk und Ackerbau trotz des Mangels an eisernen Werkzeugen blühte, wo die Trümmer gewaltiger Vorratshäuser und die gewaltige Incastraße von einer hohen kulturellen Entwicklung zeugen: diesem mehrfachen Wunderland waren acht Tage bestimmt.

Obwohl die Entfernung von Lima und Callao wenig mehr als 6 englische Meilen beträgt, so dauert die Hinauffahrt bei schwer arbeitenden Lokomotiven doch fast eine Stunde, da die Hauptstadt 512 Fuß über dem Meeresspiegel liegt. Die Bahn macht zuerst einen Bogen am Hafenufer entlang, um das jetzt „Fortaleza de la Independencia" genannte Kastell San Felipe herum und weiterin gerade fort, an der Promenade vorbei nach Lima. Durchweg läuft sie parallel mit dem alten camino real (Landstraße), die einst gepflastert und mit Bäumen eingefaßt war, jetzt aber aufgebrochen, tief ausgefahren und mit Steinen und Sand bedeckt ist, durch welche die hochrädrigen Karren der Fuhrleute nur schwer von keuchenden Maultieren geschleppt

*) Leider wurde er von drei Matrosen benutzt, um zu desertieren, wofür ein 38 Jahre alter Deutscher, Namens Wittich, der bereits als Bootsmann auf amerikanischen Schiffen und auch auf dem „Huascar" gedient hatte, eintrat, um wieder in sein Vaterland zurückzukehren. Ein anderer Matrose wurde auf Reklamation laut Bestimmung der kaiserlichen Adminiralität mit einer Hamburger Barke nach Deutschland zurückgesandt.

werden. Die Eisenbahnfahrt ist so langsam, daß der Reisende Zeit im Überflusse hat, sich das Land anzusehen, welches der Hauptsache nach eine dürre, durch verfallene Erdwälle in Vierecke eingeteilte Wüste ist, hier und da mit einem ruinenhaften Wohnhause oder einem hellgrünen Luzernenfeld besetzt Wenn man sich der Stadt nähert, kommt man an Obst- und Gemüsegärten vorbei, deren Orangen-, Pelta- (amerikanische Birne) und Pisangbäume über hohe Mauern ragen und einen schönen Farbenwechsel von Grün und Gold erzeugen. Die ersten Eindrücke der Stadt selbst sind keine angenehmen. Die Häuser sind gedrückt, unregelmäßig und phantastisch angestrichen, während die großen maurischen Balkone und Jalousien, die überall zu bemerken sind, zu den Gebäuden in keinem Verhältnisse stehen. Auf den schmalen und unebenen Bürgersteigen ziehen Esel mit Körben voll Kehricht, Kalk, Sand und Ziegeln ꝛc. beladen dahin und rennen wohl auch unter der Peitsche des berittenen Treibers gegen jeden an, der ihnen in den Weg kommt. Sonst aber bietet keine von den Spaniern in Amerika gegründete Stadt so viel historisches und anderes Interesse wie Lima.

Von Pizarro im Jahre 1535 am Epiphaniasfeste gegründet und deshalb „Ciudad de los Reyes“ oder „Stadt der Könige“, nach den drei Weisen aus dem Morgenlande genannt, erhielt Lima von Carl V. als Wappen drei goldene Kronen in azurblauem Feld und einen geschweiften Stern, sowie den Titel einer „höchstedlen und allertreuesten Stadt.“ Die „Stadt der Könige“ wurde dann der Sitz der hier residierenden Vizekönige, die mit beinahe unabhängiger Macht nicht nur über das jetzige Peru, sondern auch über die ungeheueren Provinzen La Plata, Neu-Granada, einschließlich der neueren Staaten Bolivien und Ecuador herrschten. Hier war der Sitz des bedeutendsten Würdenträgers der römischen Kirche in Amerika. Die Inquisition war thätig und mächtig in Lima, nachdem sie zu Madrid lange schon unthätig und hinfällig geworden war. Seine Kirchen und Klöster waren ebenso prächtig wie die Europas und mit beinahe fabelhaftem Reichtum ausgestattet. Das Collegium San Marcos, die älteste Universität Amerikas, wurde zu Lima im Jahre 1551 gegründet. Hier wurde Pizarro von den „Männern von Chile“, den Rächern des thatkräftigen und großmütigen Almagro ermordet, und hier

ruhen seine Gebeine. Hier wurde geboren und starb Santa Rosa, La Patrona de todas las Americas (die Patronin aller Amerikaner), die einzige amerikanische Frau, welche je zu der Ehre der Heiligsprechung gelangt ist, und von den Türmchen der Festung San Felipe zu Callao und Leon flatterte die Fahne von Kastilien und Leon zuletzt in ganz Amerika als Zeichen der spanischen Oberherrschaft. „Hier flossen die Schätze der Minen von Potosi und Pasco, die erstaunlichen Reichtümer Castro-Veireinas und Punos zusammen. Hier ritt im Jahre 1681 der Vizekönig La Palata durch die Straßen auf einem Prunkpferde, auf dessen Mähnenhaar Perlen aufgefädelt, dessen Hufe mit Gold beschlagen waren, über ein Pflaster aus Silberbarren. Hier liefen die Gallionen des Ostens zusammen, deren Ladungen aus den Seidenwaren und Gewürzen der Philippinen und des fabelhaften Cathay bestanden und am Rande des Horizontes lauerten hier die Seefalken Rogers, Anson, Hawkins und Drake, um rascher Hand den „reichen Schiffen" von Manila her die fette Beute zu entreißen, welche selbst die „jungfräuliche Königin" mit den Freibeutern der Südsee und des spanischen Meeres zu teilen nicht verschmähte."*)

Diese Zeiten sind vorüber. Der blutjunge Staat Nevada liefert jedes Jahr mehr Silber, als Pasco und Potosi und alle peruanischen Minen zusammengenommen förderten. Aber die alte „Stadt der Könige" ist noch immer reich, noch immer lustig, noch immer blühend und üppiger, als in den stolzen Tagen ihrer Kolonialzeit. Wenn auch die Quellen ihres ehemaligen Reichtums ausgetrocknet sind, so hat doch Fortuna neue und reichlicher spendende Schleusen geöffnet und die rauhen, felsigen und abstoßenden Guano-Inseln, welche der dürren peruanischen Küste entlang liegen, jene Gegenstände des Schreckens für die Seefahrer früherer Zeiten und noch immer der Aufenthaltsort heulender Seehunde und kreischender Seevögel, schütten einen Goldregen, reichlicher als den der Danae, in ihren Schoß. Der Peruaner ist dabei nicht müßig.

Seitdem in den ehemals spanischen Republiken friedliche und gesittete Zustände an Stelle der üblichen Revolutionen und

*) Wir entnehmen diese geschichtlichen Angaben dem vortrefflichen Buche von E. George Squier, Peru. Ins deutsche übertragen von J. Heinr. Schmick.

Pronunciamentos getreten sind, hat sich der Verkehr daselbst in ungeahnter Weise entwickelt. Kühne Unternehmungen, welche den Meisterwerken der Eisenbahntechnik in Europa und den Vereinigten Staaten würdig zur Seite stehen, wurden zu dem Zwecke begonnen, das produktenreiche Innere des Landes der Küste zu nähern und die großartigste derselben, die Lima-Oroya-Bahn, die höchste der Welt, welche auf einer Höhe von 15,645 Fuß die Kordilleren überschreiten soll, erbaut mit einem Kostenaufwand von 130 Millionen Mark,*) obwohl nur 78 englische Meilen lang, sollte Prinz Heinrich alsbald kennen lernen. Ein Extrazug war ihm zu Gebote gestellt worden, und nachdem die Besuche mit den Würdenträgern der Republik ausgetauscht und alle Sehenswürdigkeiten Limas besichtigt waren, folgte der Glanzpunkt des Aufenthalts auf dem südamerikanischen Kontinent, die Andenfahrt nach Chicla.

Die Station der Eisenbahn in Lima liegt am Rimac, in dessen Thal sie auch aufwärts geführt ist. Der Fluß hat oberhalb der Stadt in der Ebene bis an die Kordilleren ein weites flaches Bett, dessen Ufer er oft überschwemmt, und da außerdem durch die Niveauverhältnisse Bewässerung gestattet ist, erfreut sich das Auge ausnahmsweise des frischen Grüns von Weideland und jungem Zuckerrohr, das in dem Alluvialboden des Rimac wohl gedeiht. Außer den Zuckeringenios mit ihren stattlichen weißen Häusern und hohen Schornsteinen werden nur wenige und zerstreute Niederlassungen sichtbar, so daß das Landschaftsbild an dieser Stelle wenig Reiz entwickelt. Bis zur Station Santa Clara, dem Felsenthor der Kordilleren, die 22 Kilometer von Lima entfernt ist, steigt die Bahn nur um 277 Meter und zwar bei der sanften Abdachung des Terrains sehr allmählich Von da an ändert sich der Charakter. Die Bergketten, aus denen der Rimac hervorbricht, sind nackt und zerrissen, die unzähligen Blöcke und Trümmer, welche die geborstene Erdoberfläche zurück gelassen, zeigen keine Spur von Vegetation, nur das gelbgraue Gestein erglüht in der Sonne, als wäre das Feuer in ihm noch nicht erloschen. Die Bahn führt jetzt dem Laufe des Rimac entgegen, der in seinem unteren Teile ein mäßiges

*) Nach anderer Lesart 220 Mill. Mark.

Gefälle hat, und steigt dann in Anschmiegung an das felsige Ufer des Flusses bis San Bartolomé im Durchschnitt von 2,8 : 100. Hier macht der Zug den ersten längeren Aufenthalt, die im Freien aufgeschlagene Küche zur Bereitung des Lunch und ein indianischer Fruchtmarkt unter einer überdachten Halle, mit Orangen, Platanos, Käse, roten Zwiebeln — letztere ein Mittel gegen die Bergkrankheit (sorocho) —, feilgeboten von am Boden kauernden Indianerinnen mit zahlreichen Babies, sorgen für Erquickung, und hier beginnt auch die Bergfahrt in ihrer ganzen Großartigkeit.

Durch den Granit gebrochen, durch den Felsen gesprengt, klimmt jetzt die Bahn bergan, sich an der Alpenwand hinaufwindend, zwischen starrem zackigem Gestein hindurch bald gerade aus, bald in Kurven, überall aber mit einer Kühnheit des Gedankens und mit einer genialen Überwindung aller Schwierigkeiten des Nivellements und riesiger örtlicher Verhältnisse entworfen, daß der Mensch vor den Leistungen seines Geistes bewundernd steht, indes die Scenerie der umgebenden Alpennatur jeder Beschreibung spottet. Die Bergketten, welche das Thal des Rimac bilden, haben durch Massenhaftigkeit, wie durch Wildheit und Starrheit der Formen etwas Überwältigendes. Der Fluß, an Reinheit der Farbe des Wassers und durch stümische Bewegung ein wahrer Alpenbach, das einzig Lebendige in dieser Öde, zeigt in dem Schaum und in dem Tosen seiner stürzenden Wellen die ganze Schwere des Kampfes, den es gekostet, diese gigantischen Felswälle zu durchbrechen. Und immer tiefer werden die Schluchten, immer gigantischer die Durchhaue und die Felswände aus Granit, Basalt und Porphyr, nun eine flache Kurve, daß die Räder in den Schienen kreischend knarren, dann fährt der Zug in einen langen schmalen Engpaß ein, etwa 50 Fuß hoch aus dem Felsen gehauen, mit senkrechten Wänden, zwischen denen der kleine Train donnernd dahinrollt, um am Ausgang des Varrugas-Viadukt Halt zu machen, gleichsam um dem Reisenden Gelegenheit zu geben, das Meisterstück moderner Technik aus der Nähe zu sehen und anzustaunen.

In schwindelnder Tiefe unter den eisernen, mit durchbrochenen Schwellen belegten Tragbalken liegt die Thalsohle, durchbraust von den Wassern des Flusses, an dessen Ufern sich die höchsten

Brückenpfeiler erheben, die je ausgeführt worden sind. Jeder derselben besteht aus 12 schmiedeeisernen Säulen von 8 ½ Meter Höhe, und verbunden durch gußeiserne Zwischenglieder, um die Last einer Brücke mit 4 Öffnungen von je 33 und 41 Meter Spannweite zu tragen, welche aus einem Gewebe eiserner Maschen in der Stärke von Schiffstauen besteht und angeknüpft ist an die drei mächtigen, auf felsgemauertem Grund ruhenden Pfeiler, deren mittelster die Höhe von 84 Meter erreicht. – Man kann sich eine Vorstellung von den ungeheuren Ausgaben und der unsäglichen Arbeit der Eisenbahn machen, wenn man erfährt, daß alle Mittel für Unterbau und Schienenlegung aus dem Ausland geholt werden mußten, die Schwellen aus den Vereinigten Staaten, die Schienen aus England, und man kann es verstehen, wenn die Fama den Staat Peru gegenüber den Erben des Unternehmers, des Amerikaners Henry Meiggs, mit einigen Millionen Pfund Sterling im Rückstand sein läßt. Indes menschliche Ausdauer wurde hier wenigstens mit dem Gelingen des Werkes belohnt, während eine andere Mühe vergeblich war.

Hier ist der Ort, wohin die Tradition den ungeheuren Schatz verlegt, den einst die Indianer zur Zeit Pizarros versenkten, als sie Kunde von dem Untergange ihres Königs Atahualpa erhielten, und hier wurden bei dem Bau der Brücke von dem leitenden Ingenieur Nachgrabungen angestellt, die jedoch ohne Ergebnis blieben. Den Schatz der Incas schützte einst die Verschwiegenheit der roten Männer, die der qualvollen Folter ebenso widerstanden, wie der süßen Lockung großer Versprechungen, jetzt deckt ihn das Geheimnis des Gebirges. Drüben aber, wo die gewaltige Incastraße ihre Bogen beschreibt, liegt das Zeugnis großen Wollens und Könnens klar zu Tage. 500 Stunden lang, fast über 20 Breitegrade, zog sich die mächtige Heerstraße über den Kamm der Anden durch ganz Peru dahin, von Cuzco bis nach Quito, wohl das großartigste Werk, das Amerika besaß, ehe europäische Civilisation dorthin gebracht wurde. Jedermann, auch derjenige, welcher nicht vertraut ist mit der weisen Herrschaft der alten peruanischen Könige, mit ihren umsichtigen Gesetzen und mit der hohen Kultur, die sie über das Land verbreiteten, muß schon durch diesen Riesenbau zum günstigsten Urteil über den Zustand der Bildung jener Zeit geführt werden;

denn wohleingerichtete Landstraßen sind immer ein Beweis des mächtigen Fortschritts einer Nation. Peru besitzt gegenwärtig keinen einzigen Weg, der sich auch nur annähernd mit dieser Heerstraße vergleichen ließe, und wo ist das fleißige, geistig hervorragende Volk geblieben, das sich hier einst drängte? Nur einsame Lamakarawanen ziehen auf dem alten Pfad dahin, ein Bild vergangener Größe. – —

Doch das nimmer rastende Dampfroß, dem die metall'ne Lunge nicht versagt, strebt weiter in den dunkel gähnenden Schlund eines Tunnels hinein, des ersten von 40, welche die noch zurückzulegende Strecke von 35 Kilometer aufzuweisen hat, nachdem bereits eine ganze Reihe passiert sind, denn die Gesamtzahl aller Tunnels auf dieser einzigen Linie beträgt nicht weniger als 63, mit einer Länge von 21000 Fuß. Bei Casa Blanca, einem zerstörten Ort, liegen vier dieser Tunnels fast unmittelbar übereinander, die unter erstickendem Qualm der Lokomotive genommen werden, dann donnert der Zug wieder über eine Brücke, blickt bald aus zerklüftetem, immer steiler und schroffer werdendem Gelände auf die Spitzkehren des Geleises herab, bis er auf einer Höhe von 7700 Fuß in Matucana hält. Abermals ändert sich das Bild. Die Fahrt geht nunmehr schon durch Wolken, die Luft wird dünner, die Passagiere greifen fröstelnd nach dem Überzieher, aber noch ist Tunnel 9—12 zu passieren, bevor der Zug am Ende des ersten Stranges hält. Ein neues Geleise führt weiter bergan, das Thal erscheint an der Stelle, wo die Lokomotive auf einer Drehscheibe sich wendet, bereits in verschwindenden Umrissen, ohne daß das Ziel erreicht wäre. An einzelnen Wendungen der Bahn, die einen freien Ausblick gewähren, zeigen sich immer noch höhere Bergketten, es geht also immer höher hinauf unter drohend überhängendem Gestein hindurch, über den Viadukt des wilden Tarek hinweg — hier hat die Strecke, von 50 Fuß gegen 5000 Dollar gekostet — bis nach Tambraque 10000 Fuß hoch gelegen. Dann heißt es wieder einsteigen, und von neuem rückwärts bergauf. Da wo die Bahn aus einem Tunnel tritt, um sogleich wieder im Dunkel eines andern zu verschwinden, ist der Niederblick besonders schön. Zuweilen verengt sich die Thalsohle so, daß der Schienenweg neben dem Flußbette unmöglich erscheint, und in der That ist an einer Stelle ein neues Bett

durch den Felsen gesprengt, um das alte für die Bahn zu benutzen. Donnernd stürzt sich der Bach mit starkem Gefälle in den ihm gewiesenen Tunnel, der ihn erst nach langem Laufe wieder freigibt. Die Höllenbrücke (Puente del Infernillo) wird sichtbar, sie trägt ihren Namen mit Recht, denn die Scenerie wird immer wilder und zerrissener, die Nacht der Tunnel immer schwärzer, es geht jetzt bis in den 40. hinein, und endlich: Station Chicla, 12220 engl. Fuß über dem Meere. Das Hochgebirge aber türmt sich noch weiter.

Hier, in dem kleinen Landstädtchen, einst ein elendes Indianerdorf, wo der Forschungsreisende, nachdem er mit allen Unbilden der Witterung und des Wegs kämpfend so weit vorgedrungen war, unter den denkbar ungünstigsten, ja widerlichsten Umständen in einer elenden Hütte ein dürftiges Unterkommen für die Nacht fand, wo er mit den Hausbewohnern, erwachsenen und unerwachsenen, und allen möglichem Ungezieferdieselbe schmutzige Wolldecke teilte,*) hier entstieg dem Zug eine heitere Gesellschaft meist jugendlicher deutscher Seeleute, die wohl momentan unter den Wirkungen der Fahrt in solcher Höhe, unter Atemnot und Herzklopfen gelitten, jetzt aber das erreichte Ziel mit um so größerer Freude begrüßte. Um eine Herberge war keine Sorge, seitdem Gasthäuser auf dieser unwirtlichen Höhe entstanden sind und sogar ein Deutscher, Namens Schulze, ganz in der Nähe der Station das Hotel Trasandino eröffnet hat. Das Pueblo, welches den Namen Chicla trägt, liegt unterhalb der Bahn, jenseits des Flusses und ist ein Aggregat von kleinen, zerstreut liegenden Häusern, die aber aus Stein gebaut sind, weil Palmblätter in dieser Höhe nicht angebracht sein würden. Eine Strecke oberhalb der Station ist ein Tunnel projektiert, denn der Verkehr geht über Chicla noch hinaus, und Oroya, jenseits des Passes, harrte noch auf den Anschluß.

Die Umschau auf diesem Gebiet bot des Interessanten viel, die Stimmung war eine sehr heitere, so daß sich alle Teilnehmer am Ausflug glücklich priesen, diesen Tag erlebt zu haben. Man hatte die höchste Eisenbahn der Welt befahren, eine Höhe mittels Dampf erreicht, welche derjenigen des Wetterhorns gleich kommt und den Scheitel der Gotthardbahn um mehr als das Doppelte

*) Vgl. J. J. von Tschudi, Peru. Reiseskizzen II, 30 ff.

übersteigt (3752 Meter: 1154 Meter), man hatte die gewaltige Gebirgsnatur der Anden kennen gelernt, die ihresgleichen auf der ganzen Welt nicht hat, und man hatte endlich die ingeniösen Bauten der Bahn mit eigenen Augen gesehen, deren Großartigkeit selbst den Laien verständlich wird. So, mit unvergeßlichen Bildern in der Seele, wurde die Rückkehr angetreten, der Abstieg auf sausender Thalfahrt, durch die schaurige Nacht der Tunnel, über die schwindelnde Höhe der Brücken ging gleichfalls glücklich von statten und nun stand man überwältigt von dem Erlebten, wieder auf sicherem Grund und Boden in der „Stadt der Könige", wo inzwischen die Landsleute Vorbereitungen zu einem neuen Ausflug getroffen hatten.

Diesmal galt es der Würdigung der Landesprodukte, der Industrie und ihrer Leistungen.

Am 26. Februar standen am deutschen Konsulat, dem Absteigequartier des Prinzen, die Wagen zur Abfahrt nach einer der größten Zuckerplantagen der Umgegend bereit. Prinz Heinrich mit dem Kommandanten und Herrn von Seckendorff im blumenbekränzten Wagen voran, die übrigen dienstfreien Offiziere und Kadetten, sowie die Mitglieder des deutschen Klubs, zu je vier Mann in ihren Equipagen folgend, erreichte man in einstündiger Fahrt, die den besten Einblick in die nächste Umgebung Limas gewährte, die Hacienda Caudivilla, das Ziel des Ausfluges. Hier empfing der Besitzer, Herr Conevaro, die Gäste persönlich, um ihnen bei einem Rundgang durch das ganze Etablissement die Zuckerbereitung, von dem Akte des Rohrschnittes an, bis zu dem Augenblick, wo der krystallisierte Zucker zum Versand fertig gestellt wird, zu zeigen und zu erklären. Ein Frühstück in den festlich geschmückten Sälen der Plantage folgte, wobei es sich der liebenswürdige Wirt nicht nehmen ließ, die Genüsse Europas mit denjenigen der neuen Welt und besonders Perus vereinigt darzubieten, ohne daß jedoch der ideelle Zweck, den Prinz Heinrich hier verfolgte, aus den Augen verloren worden wäre. Im Laufe der Tafel erhob er sich und brachte in französischer Sprache einen Trinkspruch auf das alte Inkaland aus, worauf der peruanische Fregatten-Kapitän, Herr Miguel Grau, mit einem Hoch auf das deutsche Reich antwortete, welches von allen Tischgästen begeistert aufgenommen wurde.

Und noch manches schöne Wort wurde dieser Schöpfung des thatenfrohen Geschlechtes der Hohenzollern und ihrem jugendlichen Vertreter in jenen Tagen gewidmet, besonders aber bei dem Feste, welches die Deutschen am Abend des letztgenannten Ausflugs in ihrem Klubhause dem Prinzen und seinen Reisegefährten gaben.

Der „Prinz Adalbert" war auch hier nicht das erste deutsche Kriegsschiff, das in jenem Hafen vor Anker ging. Vor ihm hatten schon andere die deutsche Kriegsflagge entfaltet und waren gut aufgenommen worden, aber so wie an diesem Abend, wo die Büste des greisen Kaisers der Deutschen, Wilhelm I., auf den anwesenden Enkel herabschaute, war die Begeisterung noch nie zum Durchbruch gekommen, so herzlich waren den deutschen Seeleuten auf dem amerikanischen Kontinent die Hände bis jetzt noch nicht geschüttelt worden. Die Aufnahme, welche Offizieren und Mannschaften in gleicher Weise zu Teil geworden war -- die letzteren hatten namentlich eine gewisse Freigebigkeit zu loben —, legte dem Kommandanten die Notwendigkeit auf, sich mit einem Ball zu revanchieren. Nachdem also die Korvette am 27. Februar den düstern Akt des Kohlenempfangs über sich hatte ergehen lassen müssen, prangten am 1. März Takelage, Achterdeck und die große Kajüte in buntestem Flaggenschmuck, die Mannschaften hatten ihren Paradeanzug angelegt, die Mitglieder des deutschen Klubs zu einem Ball festlich zu empfangen, wobei Offiziere und Kadetten in gewohnter Weise wetteiferten, den Gästen mit Liebenswürdigkeit die Honneurs zu machen. Der 2. März sah eine Anzahl Offiziere und Seekadetten und auch einen Teil der Mannschaft bei einem Stiergefecht in Lima, dem Prinz Heinrich fernblieb, entschädigt durch einige komische Erlebnisse in den karnevalfeiernden Straßen der Hauptstadt, die es noch an demselben Tag zu verlassen galt. Gegen 6 Uhr abends wurde Dampf aufgemacht, und als die letzten Abwesenden um $1/2$8 Uhr wieder an Bord eingetroffen waren, klirrten die Ankerketten am Spill zum dröhnenden Schritt der Matrosen, welche die kräftigen Schultern gegen die Speichen stemmten. Bengalische Feuer flammten am Strande auf, als stiller Abschiedsgruß der deutschen Landsleute, von der Korvette in derselben Weise erwidert, dann setzte sich die Schraube in Bewegung zur Weiterreise über den breiten Rücken des Meeres, 5000 Seemeilen bis Honolulu.

Nach den Sandwichsinseln.

Rundschau von Panama: Colon am atlantischen Ozean. Landschaftscharakter des Isthmus. Der interozeanische Kanal Die Stadt Panama. — Kaisers Geburtstag an Bord. — Acapulco in Mexiko. — Für lange Fahrt verproviantiert. — Stillleben im Passat. — Charfreitag (Abendmahlsfeier) und Ostern. — Land in Sicht. — Blick auf Oahu. — Im Hafen von Honolulu: Briefe aus der Heimat. Der Kanaken Charakter und Sitten. Auffahrt und Empfang bei Kalakaua I. Der König an Bord. — Die Todesbotschaft aus der Heimat.

Nicht unter Umständen, wie sie der Seemann liebt, erfolgte die Weiterfahrt. Ein Dämon trug heimlichen Groll und foppte die Mannschaft. Kaum hatte sich eine schwache Brise erhoben, kaum hatte der Maschinist seine Thätigkeit eingestellt und das Schiff Segel gesetzt, da trat wieder völlige Windstille ein, die sich namentlich unter der Linie sehr bemerkbar machte. Am 11. März wurde sie zum zweiten Mal passiert, ohne daß jedoch die Besatzung unter der hohen Temperatur zu leiden gehabt hätte, wie vier Monate früher. Am Morgen des 13. gab es sogar einen kleinen Regen, der ein wenig Abkühlung brachte, in den Vormittagsstunden des 14. kam Land in Sicht, und um 3 Uhr nachmittags fuhr der „Prinz Adalbert“ in die Bucht von Panama ein.

Hier auf dem in tropischer Vegetation prangenden Hügelland, wo sich zwei Meere die Hand reichen, einstweilen durch die länder- und völkerverbindenden Schienen einander genähert, bald aber ineinander zu fließen bestimmt, machte Prinz Heinrich, von mehreren Offizieren und Kadetten begleitet, mittels Extrazuges einen von dem deutschen Konsul ins Werk gesetzten Ausflug nach Colon an der Küste des atlantischen Ozeans, um einen Blick auf das Meer zu werfen, welches seine Wasser weit hinausspült in unabsehbare Fernen, bis zu den Ländern der alten Welt und nach dem heimatlichen Gestade hin. Die Landenge ist noch heute größtenteils von tropischem Ur-

wald bedeckt, der besonders in den höheren Teilen der atlantischen Seite sehr üppig ist, üppig weniger durch eine besondere Höhe der Bäume, als durch die Dichte des Wuchses, durch Schlingpflanzen und schöne Blüten, welche von vielen Bäumen herabschauen, aber meist nicht ihnen, sondern Schmarotzerpflanzen angehören. Hier und da unterbricht ein Dorf mit einigen Anpflanzungen auf eine kurze Strecke den Wald. Teils sind es alte Indianerdörfer, teils von Weißen, Indianern, Negern, Chinesen und Mischlingen dieser verschiedenen Volksstämme bewohnte Ansiedelungen, welche ihre Entstehung der Anlage der Eisenbahn oder auch erst dem Bau des großen Kanals verdanken, der, fast unmittelbar der Eisenbahn folgend, beide Ozeane mit einander verbinden soll.

Das Projekt einer Durchstechung des Isthmus ist alt. Als Columbus um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts zuerst die westindischen Inseln und dann das amerikanische Festland entdeckt hatte, als er an der Küste Centralamerikas entlangfuhr, in der Hoffnung, eine Durchfahrt nach dem ersehnten Indien zu finden, da bestätigte sich diese Hoffnung nicht, aber sie verwandelte sich bald in den Wunsch, eine solche zu schaffen. Ferdinand Cortez, der kühne Eroberer Mexikos, war der erste, der diesen gigantischen Plan einer Durchstechung von Centralamerika faßte. Aber drei und ein halbes Jahrhundert mußten vergehen, ehe man sich im Ernste an die Ausführung dieser Idee machen konnte. Erst die Fortschritte der Technik in neuerer Zeit und der Erfolg, der mit dem Suezkanal erzielt wurde, haben die Ausführung des Unternehmens gesichert. Im Jahre 1878 erteilte die Regierung von Columbien dem französischen Marinelieutenant N. B. Wyse die Erlaubnis zur Anlegung eines Schifffahrtskanals, und daraufhin gründete F. v. Lesseps später seine bekannte Kanalgesellschaft.

An dem Ausflug des Prinzen konnte nur die Musik teilnehmen, für die übrigen Mannschaften aber war ein solcher Abstecher nach Colon zu teuer, da ein Billet allein 25 Pesos (100 Mk.) kostete. Man mußte also mit Panama vorlieb nehmen, wenig erbaut von dem unwirtlichen Aufenthalt in seinen Mauern. Durch eine Vorstadt von Hütten gelangt man zur eigentlichen Stadt, welche durchaus das Gepräge einer alten spanischen Stadt trägt. Die Straßen sind gradlinig, schmal und gepflastert; die

Häuser meist aus Stein gebaut, häufig mehrstöckig und mit langen Balkons versehen, welche zugleich für die Fußsteige ein Dach gewähren. Besonders auffallend sind die vielen Ruinen von Klöstern und Kirchen, welche bei verschiedenen Bränden und Erdbeben zerstört und nicht wieder aufgebaut worden sind. In den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts war Panama sogar ganz verfallen, erst mit dem steigenden Verkehr über die Landenge und besonders seit Eröffnung der Eisenbahn ist es wieder emporgeblüht. Die Schwierigkeit, hier ans Land zu kommen, veranlaßt durch die 18—20 Fuß steigende und mit starker Strömung aus- und einlaufende Flut, war für die Adalbertleute eine besonders große.

Da die Bucht von Panama nach innen seicht und felsig ist, und die schwarzen Riffe sich mehr als eine englische Meile weit über den Fuß der Festungswerke hinaus erstrecken, war die Korvette in beträchtlicher Entfernung von der Stadt vor Anker gegangen, so daß die Dampfpinasse mit Volldampf eine gute halbe Stunde zu fahren hatte, um bis zu dem Punkte zu gelangen, wo man in die Boote stieg. Aber auch diese konnten nicht bis unmittelbar ans Land fahren. Wer also nicht barfüßig durch das Wasser waden wollte, mußte sich dem Rücken eines Negers anvertrauen, wobei es zuweilen vorkam, daß der Reiter, wenn er nicht fest im Sattel saß oder nicht kräftig genug in die wollige Lockenfülle des Negerkopfes hineingriff, manchmal wohl auch durch eine kleine Tücke des Trägers, ein unfreiwilliges Bad nahm, zum großen Ergötzen der am Strande Stehenden. Man war also nicht ungehalten, als schon am Morgen des 19. März kurz nach 8 Uhr Panama hinter der Korvette lag, die zunächst Acapulco in Mexiko anzulaufen gedachte. Zuvor sollte jedoch noch ein wahrer Fest- und Feiertag in den Annalen des „Prinz Adalbert" würdig verzeichnet werden.

Der 22. März, der Geburtstag des deutschen Kaisers, war mit echtem Hohenzollerwetter angebrochen. Die Sonne erschien mit dem Verschwinden der rosenfingerigen Eos am klaren, wolkenfreien Himmel, die geschäftige Wache beim Scheuern des Oberdecks zu begrüßen, nachdem Batterie und Zwischendeck bereits am Tage vorher in festlichen Zustand gesetzt worden war. Bald hatten die Strahlen des allerwärmenden Gestirns die nassen Planken getrocknet und in eine saubere, weißschimmernde Fläche

verwandelt, so daß alles in bester Ordnung war, als um 8 Uhr die Musik Flaggenparade verkündete, die sonst nur im Hafen stattfindet. Heute wurde das Schiff mit allen Toppsflaggen geschmückt, die Mannschaften legten ihren weißen Paradeanzug an, indes die Offiziere in großer Uniform „glänzend von Gold und Silber" zur Musterung erschienen. Das Kommando des ersten Offiziers: „Alle Mann achteraus!" versammelte die Besatzung vor dem Kommandanten, der die Bedeutung des Tages in einer eindringlichen Ansprache hervorhob und mit einem dreimaligen Hurrah auf den obersten Kriegsherrn, Se. Majestät Kaiser Wilhelm I., schloß. Mächtig brauste der Gruß über das Meer hin, als sollte er bis in die Heimat künden, daß auch hier unter dem erschlaffenden Tropenhimmel Mut und Kraft in der Seele des deutschen Seemanns waltet, und die Bereitschaft des Körpers zur That nicht erlahmt. Gleich darauf riefen die heute feierlich klingenden Töne der Schiffsglocke die Besatzung zum Gottesdienst nach dem Achterdeck, welches inzwischen mit Bänken und Stühlen zur Kirche klarirt war, und jedermann folgte dem Ruf, das Bedürfnis nach geistiger Speise zu befriedigen. Während nun oben Pfarrer Nauck im Schweiße seines Angesichts Gottes Wort predigte, stand der Koch, der alte Obermaat Richter, mit seinen Maaten ebenfalls schweißtriefend an der Kombüse, für ein gutes Mittagsmahl zu sorgen, das heute für Seeverhältnisse nichts zu wünschen übrig ließ. Schon war gepfiffen worden: „Die Backschafter Proviant empfangen!" und schon erwartete man das Signal des Bootsmanns-Maaten „Alle Mann Mittag!", da horch! was war das? „Alle Mann auf! klar zum Manöver!" ertönte die Stimme des ersten Offiziers Köster, und statt an den Eßtisch, eilte nun jeder auf seine Manöverstation, die jetzt folgenden Kommandos so schnell wie möglich auszuführen. Es wurden alle Segel gesetzt, die Maschine gestoppt, die Feuer in den Kesseln aufgebenkt, dann folgte der Salut von 21 Schüssen, und jetzt erst begrüßte mit einem dreimaligen Hurrah die Mannschaft ihr Mittagsmahl. — Um 3 Uhr duftete der „Mokka" auf den Backen, jeder hatte noch ein Stückchen von dem am Morgen empfangenen Frischbrod und Käse, das nun mit Appetit verzehrt wurde. Die übrige Zeit füllte Lesen, Schreiben, Spielen und Rauchen aus, bis um 6 Uhr die Flaggen mit Musik

niedergeholt wurden und dann wiederum das bekannte „Backen und Banken“ ertönte. Diesmal brachten aber die Backschafter nicht wie sonst eine Kanne Thee, sondern ein gleiches Quantum Grog, der mit noch lauterem Hoch begrüßt wurde, als das Mittagbrod und bald eine höchst animierte Stimmung hervorrief. Die Heiterkeit steigerte sich, als am Abend die Musik, welche ihre Tafel unter der mit Lampions erleuchteten Back aufgeschlagen hatte, zum Tanz aufspielte. Bis um 9 Uhr drehten sich die wackeren Seeleute im Reigen, auch ohne das schöne Geschlecht vergnügt, dann war Ruhe im Schiff und zwar in des Wortes eigentlicher Bedeutung, d. h. ohne daß die bei solchen Gelegenheiten öfter nicht ganz zu vermeidenden Tumulte oder andere Ungehörigkeiten vorgekommen wären, in der That also eine würdige Feier. Nur die Maschine setzte unermüdlich ihre Thätigkeit fort und hatte noch volle vier Tage rüstig zu arbeiten, um die Korvette an das Gestade von Mexiko zu führen. Am 27. März, nachmittags $^{1}/_{2}$4 Uhr, dampfte sie in dem herrlichen Hafen von Acapulco, wo 500 Schiffe sicher vor Anker liegen können, bis dicht an das Ufer heran, und befand sich am 30. gegen Abend bereits wieder in See, jetzt ein wunderlicher Anblick für den Beschauer.

Acapulco hatte nicht nur Kohlen in großer Menge, der Länge der Fahrt bis zum nächsten Reiseziel entsprechend, sondern auch Proviant der verschiedensten Art gespendet. Es war, als ob sich die Korvette auf dem Rückzug von der Insel Trinakia befände, wie einst Odysseus mit seinen Gefährten, nachdem sie einen Einfall in die Rinderherden des Helios gemacht. -- Fünf kräftige Bullen streckten ihre breitgestirnten Häupter unter dem Vorderkastell hervor, der Kälber nicht zu gedenken, die dazwischen blöckten, die Batterie glich eher einem Ziegen- und Schafstall, als der Wohnstätte des männermordenden Ares, und auch mächtige Käfige mit Geflügel standen noch zwischen den Geschützen. Welch wunderbarer Anblick dies Tier-Stillleben an Bord eines Kriegsschiffes! Hier schwer hinwandelndes Hornvieh, dort die watschelnde Schaar der Gänse und der Hühner gackerndes Volk, dazwischen ein paar Ferkel, das Getier zu gewissen Tageszeiten im bunten Durcheinander an Deck, um dort Luft zu schnappen und sich bei dem Spaziergang über die Planken des rasch dahin-

gleitenden Schiffes die Seebeine anzueignen. Und noch ein anderes Stillleben gab es jetzt an Bord.

Das Wetter war auf dieser vierwöchentlichen Fahrt fast durchweg schön. Passatwinde und auch Niederschläge milderten die sonst drückende Hitze, in heiterer Bläue erglänzte der Himmel, und in stiller Ruhe lag das Meer, dem Schiffsvolk etwas von dieser Ruhe mitteilend. Man genoß diese Annehmlichkeit meist an Deck, oder erzählte sich Geschichten an irgend einer Stelle im Innern der Korvette, während sich die Kadetten in der Freizeit gerne mit Abrichtung ihrer in Südamerika erworbenen Papageien beschäftigten, so weit diese Tiere nicht dem kalten Klima der Magelhaensstraße oder einer falschen Behandlung erlegen waren. Der kameradschaftliche Verkehr entwickelte sich jetzt besonders, neue oder engere Beziehungen zwischen den jungen Leuten, den Prinzen nicht ausgenommen, wurden geknüpft, mancher Freundschaftsbund wurde geschlossen, und manch heitere Scene spielte sich bei Scherz und munterer Laune ab. Auch die Offiziere sannen ihrerseits auf Mittel, die eintönige Länge der Stunden während der ereignislosen Fahrt zu verkürzen. Man feierte unter allgemeiner Beteiligung die Geburtstage und wenn lange Zeit kein Fest in Aussicht stand, wurde ein solches willkürlich angesetzt. Man wettete, wieviel Seemeilen das Schiff am laufenden Tag zurücklegen würde, und der Einsatz des Verlierers, eine bestimmte Anzahl Flaschen, gab Gelegenheit zu einem neuen Gelage. Auch die leeren Flaschen fanden ihre Verwendung zur „Flaschenpost“, indem man einen Zettel mit dem Namen der Korvette und deren jeweiligen Aufenthalt nach Längen- und Breitegraden nebst der Bemerkung „alles wohl an Bord!“ in die Flasche steckte und diese dann verkorkt und versiegelt den Strömungen des Meeres übergab. Es war etwas von der homerischen Ruhe über den „Prinz Adalbert“ gekommen, so weit dies bei einem Kriegsschiff, dessen straffe Disciplin stets aufrecht erhalten werden muß, eben möglich ist. Man streckte die Hände aus nach dem „lecker bereiteten Mahle“, man labte sich an der Fülle süßen Weins, den die Wettenden lieferten, und nachdem die „Begierde nach Speise und Trank“ gestillt, legte man sich wohl auch zur Ruhe nieder, wenn Lesen, Rauchen und Spielen nicht mehr verfangen wollte, jedes Buch und jede alte Zeitung aber gründlich durchgenommen war.

Sogar das Meer in seiner wunderbaren Färbung erweckte Erinnerungen an gewisse Epitheta des epischen Sängers, denn jenes Böcklinsche Kolorit, das merkwürdige Ultramarin, welches uns auf Bildern stets so unnatürlich und phantastisch erscheint, ist in jenen Breiten Wirklichkeit.*) Wenn dann die leuchtende Sonne hinabtauchte in die Fluten des Ozeans, hinterließ sie verglimmend Spuren von solch eigenartiger Farbenpracht, daß kein Pinsel imstande gewesen wäre, sie nur annähernd wiederzugeben. Und nun die ambrosische Nacht, die in solcher Schönheit herniedersank, daß man sich nur ungern von Deck trennte, um sich der engen Kabine oder den schwankenden Maschen der Hängematte anzuvertrauen, drunten im dumpfigen Raum des Schiffes. — Eins konnten die deutschen Seeleute allerdings nicht, nämlich aussteigen am „krummen Gestade des Meeres", wie die antiken Helden, und im Schlummer „die heilige Frühe" erwarten. Der „Prinz Adalbert" befand sich mitten im unendlichen Ozean, weit ab von den Stätten der Menschen, und sicheren Laufes enteilend.

Aber auch diese Tage vergingen, Ostern nahte. Am 11. April, dem stillen Charfreitag, hielt der Schiffsprediger ein heiliges Abendmahl ab, wozu sich über 100 Personen gemeldet hatten, und zwar verlief die Ceremonie mit solcher Feierlichkeit, daß man sich in eine heimatliche Kirche hätte versetzt glauben können, wenn nicht die unruhigen Wellen des Meeres das Schiff in schaukelnder Bewegung erhalten und durch die Batteriepforten hereingelugt hätten. Eine kurze, aber eindringliche Predigt für die ganze Besatzung ging der heiligen Handlung voran, worauf die Nichtkommunikanten entlassen wurden. Am folgenden Tag wurde die Korvette, so wie es in jedem christlichen Haus zu geschehen pflegt, gründlich vom Schmutz gereinigt und für das Fest in Stand gesetzt. Der erste Osterfeiertag versammelte die Besatzung wiederum zum Gottesdienst, und zeichnete sich von anderen Sonntagen dadurch aus, daß es zum Mittagessen für die Mannschaft nicht wie sonst Pflaumen und Klöße, sondern konservierte Kartoffeln mit Sauce und Kornedbeef gab, jetzt, wo das Brot

*) Man erinnere sich an das große Gemälde des Marinemalers Saltzmann: Die Korvette „Prinz Adalbert" auf ihrer Fahrt in der Nähe der Sandwichsinseln. Berliner Kunstausstellung 1888, gegenwärtig in Besitz Sr. Majestät des Kaisers Wilhelm II.

kaum noch zu genießen war, ein besonderer Leckerbissen. Indes man sollte bald erlöst werden. Die ersehnten Inseln waren schon in Sicht gekommen, Hawai, die größte unter ihnen, mit dem schneeigen Gipfel des Mauna Kea erschien als eine dunkle Masse am Horizont, andere Eilande von geringerer Ausdehnung tauchten auf und verschwanden wieder, bis endlich Diemond Head, ein kühn aus dem Meere emporsteigender Felsen, die östliche Spitze von Oahu, sichtbar wurde. Die Gipfel der Kokospalmen entschleierten sich dem bewaffneten Auge, ein Hain mit schlanken Stämmen folgte, zwischendurch schimmerten die weißen Villen eines an der Küste sich ausdehnenden Badeortes, und ganz im Hintergrund zeigten sich die hochragenden Spitzen von Masten; das war der Hafen von Honolulu, dem man sich näherte. Deutlicher traten jetzt die kleinen, aus Holz gebauten, in hellen Farben gehaltenen Häuser, die sich hinter Mangobäumen, Akazien, Palmen und Mimosen versteckt gehalten, hervor, Schlingpflanzen krochen an ihren Dächern empor, zahllose Blüten in allen Farben hingen darüber oder schlossen sie ringsum ein, um mit ihrer Fülle das reizvolle Bild eines lieblichen Gartens mit prachtvoller Vegetation zu vollenden, dem die unaufhörlich schäumende, immer aufs neue sich erzeugende Brandung und zerrissene Korallenbänke des Vordergrundes, hinter der Stadt aber 1000 m hohe erloschene Vulkane ein bedeutendes Relief verleihen. Der „Prinz Adalbert“ hatte am 19. April, 10 Uhr vormittags, vor Honolulu Anker geworfen. Nur eine schmale Rinne führt durch die Riffe in den kleinen seichten Hafen, den einzigen guten der ganzen Inselgruppe, welchen die Korvette mit Hilfe des Lotsen zur Flutzeit, 4 Stunden später, glücklich gewann, um mit Anker und Tau so befestigt zu werden, daß jede starke Bewegung unmöglich gemacht war.

Der erste Willkomm, welcher dem Schiffe an diesem Nachmittage des 19. April wurde, war die Briefpost, Nachrichten aus der Heimat, kaum durch anderes zu übertreffen, auch nicht durch den Urlaub, der schon am Nachmittag der Freiwache erteilt wurde, und nicht durch alle Reize der herrlichen Landschaft, die den Bewohnern des rauhen Nordens hier entgegentraten.

Denken wir uns ein irdisches Paradies, so wandert unsere Phantasie am liebsten nach dem Gestade einer tropischen, vom

9*

kühlenden Meereshauch angefächelten Palmeninsel und schafft sich dort ein Ideal von Glück, wie es leider auf Erden sich nimmer verwirklichen kann. Sicher ist aber, daß nirgends in der Welt die Natur zum heiteren Lebensgenuß so freundlich einladet, wie in den reizenden Bergthälern der Sandwich-Gruppe. Der Hauch von Poesie, welcher Honolulu vor allen Inseln Polynesiens auszeichnet, weht schon aus dem überaus freundlichen, gutmütigen, anspruchslos frohsinnigen Wesen des schön gewachsenen Kanaken, aus seinen alten Sitten und Gebräuchen, die mit großer Pietät gepflegt werden, und aus der eigenartigen Tracht. So fallen namentlich die Frauen durch ihre weißen, hellfarbigen Gewänder auf, die in zwanglosen Falten von der Schulter bis zu den Füßen wallen, durch die schwarzen, lose hängenden Haare, nur von einem Kranze oder dem Matrosenhütchen gehalten, durch die farbenreichen Leis um den Hals, und die Sträuße in den Händen. Blumen sind hier die Signatur, Blumen an den Fenstern und auf den Veranden, Blumen in den Straßen und auf dem Markte, Blumen in dem Haar der Frauen, Blumen und Farben überall. Selbst die Bewohner des tropischen Meeres sind bunter beschuppt und gezeichnet, als die verwandten Geschlechter in kälteren Gewässern, auch von eigenartigen Formen und, was noch merkwürdiger war für die deutschen Seeleute: die Kanaken verzehrten sie roh aus der Hand, wie sie daheim Birnen und Äpfel. Der Markt, in der Nähe des Landungsplatzes gelegen, bildete überhaupt einen besonderen Anziehungspunkt für die ans Land Gehenden. Hier wurden in einer dem Europäer unverständlichen Sprache, ebenso fremdartige Gemüse und Obstarten — Ananas und Bananen, Tarowurzeln und Ignamen, Kürbisse zu Gefäßen aller Art und Größe, ganz unbekannte Fische, nebst den bekannteren Früchten, wie Kartoffeln und Mais, Trauben und Melonen feilgeboten, und bei allen, Käufern und Verkäufern herrschte die froheste Laune, sie lachten und schrien durcheinander, während die Jugend sich mit allen nur möglichen Scherzen und kurzweiligen Spielen belustigte. Schon die Art und Weise, wie die Lasten zu Markte getragen werden, fällt dem Fremden auf. — Auf einer Schulter ruht wie ein Wagebalken eine lange Balanzierstange, an deren beiden Enden in Netzen von Segelgarn zwei ungeheure Kalebassen (ausgehöhlte Kürbisse) hängen, die quer

durchgeschnitten sind, so daß der obere Teil ihnen als Deckel dient, die geräumige Höhlung dagegen Milch, Obst, Gemüse, Krabben oder sonstige Lebensmittel frisch und wohlerhalten umfaßt. Eigentümlich sind auch die Equipagen, denen man auf den Straßen von Honolulu begegnet, kleine, offene, zweistühlige Wagen, auf vier Rädern ruhend und mit einem zwischen vier Stöcken ausgespannten Stück Baumwollenzeug, oder einer Matte als Dach, gezogen nicht von Pferden, sondern von einem oder zwei großen Kanaken, die mit ihren Insassen, meistens Damen, in vollem Laufe von dannen eilen. — Honolulu hatte außerdem ein Festgewand angelegt, so den angenehmen Eindruck noch verstärkend, an verschiedenen Stellen war geflaggt und auch auf dem „Prinz Adalbert" wurde am 21. April, Mittags 11 Uhr 50, die prinzliche Standarte gehißt, zum Zeichen, daß der Enkel des deutschen Kaisers in seiner Eigenschaft als Prinz die Stadt betreten werde, den Beherrscher von Hawai zu begrüßen. Von dem „Puwaina", einem kleinem Fort, welches von seiner Form die friedliche Bezeichung „Punschbowle" führt, wurde die Standarte alsbald mit 21 Schuß salutiert, indessen am Landungsplatz zwei Adjutanten des Königs und eine Ehrenwache freiwilliger Miliz des Gastes harrten, der mit einem der Adjutanten die königl. Staatskarosse bestieg, und gefolgt von sieben Wagen mit den dienstfreien Offizieren dem Regierungsgebäude zufuhr. Eine große Menge Kanaken begrüßte den vornehmen Ankömmling mit ihrem eigenartigen Aloharuf, kurzen vokalreichen Wörtern, die schnell hintereinander wiederholt werden — und trat vor dem Staatswagen zurück. Voraus sprengten zwei braune hawaische Männer mit ziegelroten, gelbgeränderten Federmänteln geschmückt, in der Rechten die sogenannten Wahilis, lange Stangen mit bunten Federbüscheln an der Spitze, die Abzeichen alter Zeiten, die nur dem König und hervorragenden Häuptlingen zukommen. Neben dem Wagen ritten in voller Karriere Eingeborene, unter ihnen auch Frauen, nach Männerart ausgezeichnet zu Pferde sitzend, indem sie den Rock in der Mitte hinaufziehen und um beide Beine wickeln, die dadurch bis zu den Knöcheln herab eingehüllt werden. Der Schawl wird um den Leib gebunden und flattert wie ein langes Flügelpaar nach, um die Schultern fliegen die Haare, die Pferde teils von chilenischer, teils von

californischer Rasse, von mittlerer Größe, aber wohlgebaut — alles in allem ein malerischer Anblick, und ein stattliches Geleite für den Prinzen. Vor dem Regierungsgebäude, in welchem der Empfang stattfinden sollte — der König bewohnte damals, als das baufällige Schloß niedergerissen wurde, eine kleine Villa —, war die ganze, etwa eine Kompagnie starke Kriegsmacht des Staates mit der Militärkapelle unter Leitung eines ehemaligen Gardehoboisten vom Kaiser-Franz-Regiment Namens Becker aufgestellt, der beim Herannahen des Prinzen die Wacht am Rhein anstimmen ließ. In einem der Säle einer Ministerwohnung, vor seinem improvisierten Thron, einem mit dem gelben Federmantel*) der Könige von Hawai belegten Sofa, erwartete Kalakaua I. seinen jungen fürstlichen Gast. Zu beiden Seiten des Thrones stand je ein Eingeborener, auffallend durch die schreienden Gegensätze ihrer Kleidung, welche in einem buntfarbigen Kragenmantel über einem schwarzen Frack und in schwarzem Cylinderhut bestand. In den Händen hielten sie die Wahilis und zwar diesmal solche mit schwarzen Büscheln.

Der König, wie die ihn umgebenden Minister und Würdenträger in europäischer Uniform, hatte den roten Adlerorden 1. Klasse, welchen ihn Kaiser Wilhelm kurz vorher verliehen, samt dem Band angelegt und empfing seinen Gast in sehr freundlicher Weise, indem er ihm nach englischer Sitte kräftig die Hand schüttelte, worauf Prinz Heinrich auf englisch folgende Worte an Kalakaua richtete: „Ich betrachte das Verhältnis zwischen Hawai und Deutschland als ein sehr freundschaftliches; ich bin sehr erfreut, diese Gelegenheit benutzt zu haben, um Eure Majestät und Ihr Königreich zu besuchen. Der Abschluß eines Freundschafts- und Handelsvertrages zwischen beiden Nationen

---

*) Dieser Mantel, welcher aus den Schulterfedern des Vogels Oho nobilis oder des Mamo in der Weise zusammengesetzt ist, daß die Federn aufs künstlichste über eine Art Stramin dachziegelartig zusammengelegt werden, um eine vollkommen glatte, wie der reichste Goldbrokat schimmernde Fläche zu bilden, repräsentiert wegen der Seltenheit dieser Vogelarten und der geringen Anzahl ihrer gelben Federn einen großen Wert. Wenn man bedenkt, daß der berühmte Königsmantel Tameameas 10 Fuß lang und 6 7 Fuß breit gänzlich von Federn bedeckt war, von denen fünf Stück mit anderthalb Dollars bezahlt wurde, so dürfte kaum irgend ein Fürstenschmuck diesem Gewande an Kostbarkeit gleichkommen.

kann als unmittelbar bevorstehend betrachtet werden, und ich hoffe, daß derselbe sich in jeder Hinsicht als zufriedenstellend erweisen wird. Mit sehr aufrichtigen Gefühlen für Sie, Sire, und die Königl. Famlie statte ich Ihnen diesen Besuch ab." – Der König, des Englischen vollkommen mächtig, so daß die Unterhaltung ohne Dolmetscher von Mund zu Mund geführt werden konnte, hieß in seiner Antwort den Prinzen und seine Begleiter willkommen, bot die Gastfreundschaft des Landes an und führte nach der Vorstellung der beiderseitigen Umgebung seine Gäste in ein Nebengemach, um ihn der Thronerbin Lilinokalani, einem hübschen, etwa fünfjährigen Kinde, und seinen beiden Schwestern, den Prinzessinnen Lydia Kamakaeha, vermählt mit Sir John Owen Dominis, und Miriam Likelike Lieghorn, beide wie auch ihre Hofdamen in weiß gekleidet, vorzustellen. Da die Königin Kapiolani in Hawai abwesend war, sprach die Prinzessin Kamakaeha dem Prinzen gegenüber die Hoffnung aus, ihn auf ihrem in reizendem Nuanuthale gelegenen Landsitze begrüßen zu können, worauf sich die Deutschen verabschiedeten, um unter sympathischer Begrüßung der unterdessen noch angewachsenen Menschenmenge nach dem Schiffe zurückzukehren.

Es war 1 Uhr, als Prinz Heinrich mit duftigen Blumensträußen, welche die Königin Witwe-Emma gerade im Momente des Abstoßens der Jolle vom Landungsplatz hatte überreichen lassen, wieder an Bord anlangte, und bereits eine Stunde später sollte der Gegenbesuch des Königs stattfinden. Punkt 2 Uhr näherte sich denn auch Kalakaua mit Gefolge der Korvette. Die Matrosen nahmen ihre Paradestellung ein, die hawaische Flagge stieg am Großtopp empor und ein 3maliges Hurrah begrüßte die imposante Gestalt des Königs, als er am Fallrepp sichtbar wurde, empfangen von dem Prinzen, dem Kommandanten, sämtlichen Offizieren und Seekadetten, unter präsentiertem Gewehr der Wache und einem Festmarsch der Musik. Kalakaua begleitete den Kommandanten in dessen Kajüte, verweilte einige Zeit mit dem Prinzen Heinrich allein und verließ dann das Schiff unter den ihm zukommenden Ehrenbezeugungen wieder. Mit dem Salut von 21 Schüssen war die Tagesfeier vollendet, das Schiff legte das Festkleid wieder ab und nun sollten am anderen Tag die Festlichkeiten in Honolulu

beginnen, zu welchem der König persönlich die Einladung überbracht hatte, da traf, es war am Nachmittag des 22. April, kurz nachdem Prinz Heinrich von einem Spazierritt ins Innere der Insel zurückgekehrt, die Nachricht ein, daß Prinz Waldemar gestorben sei. Ein amerikanischer Postdampfer von San Francisco hatte die Depesche mit der erschütternden Botschaft überbracht, und nun war plötzlich und unvermutet tiefe Trauer auf dem „Prinz Adalbert" eingezogen. Die Flagge halbstock ehrte die Korvette mit der ganzen Besatzung den stillen Schmerz des Prinzen um den geliebten Bruder, die im Hafen liegenden Schiffe und die öffentlichen Gebäude der Stadt folgten mit der Halbmastflagge, Blumenspenden, als Beweise der Teilnahme, liefen an Bord ein, und auch König Kalakaua ließ am andern Tag den Prinzen durch einen Abgesandten seines Beileids versichern, indem er zugleich die Insignien seines Hausordens übermittelte. Prinz Heinrich aber setzte den Fuß nicht mehr ans Land. Die Vorbereitungen zur Weiterfahrt wurden eifrig betrieben, und schon am 24. April, abends 7 Uhr, trat das trauernde Schiff die Reise nach Jokohama an, um erst nach vier langen Wochen die ersehnten Nachrichten von zu Hause und Antwort auf vielhundert Fragen zu erhalten.

Ankunft in Japan.

Das trauernde Schiff. — Die Bai von Jedo. — Im Hafen von Jokohama. — Getäuschte Erwartung. — Begrüßung mit fremden Kriegsschiffen. — Geschichtliches und Politisches über Japan. — Seine Bedeutung für Deutschland. — Physiognomie von Jokohama. — Die Einladung des Tenno. — Prinz Heinrich nach Tokio. Bei Hofe. Charakteristik des Japaners und seiner Kultur. Öffentliches und häusliches Leben. Straßenbilder der Hauptstadt. — Festlichkeiten der Deutschen. — Zeitvertreib an Bord. — Ein treuer Freund der Mannschaft. — Das Begräbnis des Matrosen. — Rückkehr an Bord. — Goldene Hochzeit des deutschen Kaiserpaares. — Ankunft deutscher Kriegsschiffe.

Mit Volldampf hatte die Korvette Honolulu verlassen, aber schon in der Nacht auf den 25. April trat eine so günstige Brise ein, daß Dampf ausgemacht und der Motor Wind benutzt werden konnte, der auch anhaltend blieb und die Korvette unaufhaltsam der Küste Asiens zutrieb. Trotzdem war die Fahrt keine frohe. Der Schlag, welcher den Prinzen wie ein Blitz aus heiterem Himmel getroffen hatte, wirkte lähmend auf die ganze Besatzung, die Stimmung herunterdrückend, und Stimmung ist alles, was dem oft monatelang währenden Aufenthalt auf dem Wasser Antrieb und Reiz verleiht. Seeleute wissen von vornherein, daß ihr Beruf der Freuden wenige mit sich bringt, und suchen, wo es die Unbilden der Witterung und die Strenge des Dienstes zulassen, ihrem Amphibienleben die heitersten Seite abzugewinnen. Das ist für die Gesamtheit nicht minder nötig, wie für den einzelnen, dem die Möglichkeit genommen ist, sich in anderer Atmosphäre die herabgestimmten Nerven wieder etwas aufzufrischen, und Ersatz für die mancherlei moralischen Entbehrungen zu verschaffen. —

Die Wirkung der Hiobspost von Honolulu war also nicht zu verkennen, und das beständige Gleichgewicht der Fahrt in jenen Breiten trug auch nicht zur Aufmunterung bei. Bemerkens-

werte Ereignisse irgend welcher Art waren auf der 2400 deutsche Meilen langen Strecke ebenfalls nicht zu verzeichnen, es sei denn die Ausgleichung der Zeitrechnung beim Passieren des 180. Grades westlicher Länge, die am 5. Mai 1879 vorgenommen werden mußte, ein Tag, den es im Leben des Prinzen Heinrich nicht gab. —

Am 22. Mai näherte sich die Korvette merklich der Küste Ostasiens, am Morgen des 23. begrüßte sie bereits einige Inselgruppen, trotzdem der „Prinz Adalbert“ in der voraufgehenden Nacht, einen Taifun fürchtend, wieder zurück gefahren war, um vormittags 9 Uhr dasselbe Manöver nach rückwärts noch einmal zu vollziehen, weil es den Anschein hatte, als sollte das Schiff kurz vor dem Ziel in den übel beleumundeten Gewässern noch einen jener gefürchteten Wirbelwinde bestehen, der in der gerade zu passierenden Bai von Jedo besonders gefährlich werden konnte. Endlich gegen 11 Uhr wurden die Wetteranzeichen günstiger, und nun vollzog sich ein Umschwung, der einem schnellen Scenenwechsel auf der Bühne glich. Die Trübe des Tages, die Schwüle der Luft und die Unruhe der See waren mit einemmal in das Gegenteil verwandelt: der Himmel warf das graue Nebelkleid ab, und legte ein tadelloses, hellblaues an, die Sonne erschien am Firmament mit milder, freundlicher Wärme und das eben noch hochgehende Meer war plötzlich wieder still und klar, als ob es immer so gewesen. Jetzt begann auch das Seebild, dem es bis jetzt völlig an Mit- und Gegenseglern gefehlt, sich zu beleben, unzählige Fischerboote, die zu ganzen Flotten vereinigt ihrem Gewerbe nachgingen, bedeckten mit ihren lichtweißen Segeln, soweit das Auge reichte, den ruhigen Spiegel des Wassers, und je näher man dem Hafen von Jokohama kam, desto lebhafter wurde das Meer. Japanische Dschunken in ihrer grotesken Form zeigten sich: vorn niedrig, allmählich ansteigend, bis zu dem sich hoch aus dem Wasser erhebenden Heck, die Segel merkwürdig aufgesetzt, die Steuerruder mächtig und in ihrer Gestalt dem europäischen Auge höchst ungewohnt. Leichte Boote durchkreuzten den Golf, die Korvette umschwärmend, um ihre Insassen mit japanischem Mantel, Strohsandalen und Filzhut bekleidet, den Zopf aufgewickelt, trotz der wachsamen Abwehr der Mannschaft an Bord zu schmuggeln. In der Nähe des Feuerschiffes,

welches zu umfahren ist, war es zuerst vergönnt, den großen und weitausgedehnten Kriegshafen zu mustern, ein farbenreicher, wunderbarer und verwirrender Anblick zugleich. Chinesische und japanische Dschunken, malaische und kochinchinesische Schiffe mit 5 Masten und 2 Steuerrudern, eins vorn und eins hinten, so daß sie von zwei Seiten gesteuert werden können, und noch viel andere Fahrzeuge von seltener Form und Ausrüstung drängten sich da in buntem Durcheinander, ein- oder ausladend, ankommend oder abfahrend, dazwischen die Zampane, jene schnellen, seetüchtigen japanischen Boote, vorn sehr scharf gebaut, mit flachem Kiel, ungemalt, ganz aus Holz, ohne ein einziges Metallstück, der Anker sogar aus Holz, mit einem Stein beschwert, die, von einem aufrecht stehenden Ruderer fortbewegt, den Verkehr mit dem Lande auf das Geschickteste vermitteln, oder ebenso findig Absatz für ihre Ware bei den fremden Schiffen suchen. Das war allgemein interessant, für viele neu und fesselnd, aber es schien, als ob die Blicke den Wirrwarr in der Richtung der Kriegsschiffe zu durchbrechen strebten, und dort lag in der That die größere Anziehung. Aller Augen suchten die deutsche Kriegsflagge, sollte doch S. M. S. „Leipzig“ sich im Hafen befinden, auf die sich alles freute, um Freunden und Bekannten hier am Ende der Welt die Hand zu drücken. Die Enttäuschung war daher groß, als bekannt wurde, daß die „Leipzig“ bereits vor 14 Tagen ihre Weiterreise nach Hongkong angetreten hatte und der Kommodore-Stander, der bereits klar gelegt war, mußte unaufgehißt bleiben. —

Kaum hatte der Anker Grund gefaßt — es war gegen 7 Uhr abends — als die weiße Flagge mit der roten Kugel in der Mitte am Topp in die Höhe stieg, und die metallenen Rohre ihren donnernden Gruß dem eben angelaufenen Lande sandten, welches ihn sofort erwiderte, und in gleicher Weise fand auch die Begrüßung mit den im Hafen liegenden englischen, französischen, russischen und japanischen Kriegsschiffen statt, von denen sich die letzteren durch ihr Äußeres besonders auszeichneten. Da jedes der Fahrzeuge einzeln zu bekomplementieren war, gab es ein förmliches Bombardement, das am andern Tage fortgesetzt wurde, als die Mitglieder der deutschen Gesandtschaft, der Ministerresident Herr von Eisendecher an der Spitze, und nach

und nach alle hohen Offiziere der fremden Kriegsmarinen auf dem „Prinz Adalbert“ erschienen, um dem Prinzen Heinrich ihre Aufwartung zu machen, denen sämtlich beim Vombordgehen der übliche Salut zukam — ein tüchtiges Stück Arbeit für den Batterieoffizier. Auch aus Anlaß des Geburtstagstags der Königin von England, dem zu Ehren alle Schiffe geflaggt hatten, mußte an diesem 24. Mai noch salutiert werden; dann schwieg der Kanonendonner einstweilen. Die Korvette richtete sich für längeres Verweilen ein und schmückte sich so gut sie konnte. Schon vor der Ankunft war im Innern manches verschönert worden, jetzt, wo es hinreichend Zeit und Muße gab, begann die Hauptarbeit.

Ein ganzes Jahr sollte der Aufenthalt im Lande der aufgehenden Sonne dauern, entsprechend der Bedeutung, den es für Deutschland hat, und der Theilnahme, mit welcher alle Vorgänge daselbst von uns verfolgt werden.

Noch vor einem Menschenalter war Japan für den Europäer im allgemeinen eine terra incognita, interessant nur für den Kulturhistoriker als Schauplatz merkwürdiger Kämpfe zwischen Heidentum und Christentum, das unter den blutigsten Verfolgungen seiner Anhänger im 17. Jahrhundert ausgerottet und noch bis zum Jahre 1873 als eine staats- und gesellschaftsfeindliche Religion verfolgt wurde. Eine neue Zeit und neue Bewegung, die sich an den Namen des amerikanischen Kommodore Perry knüpft, brach 1854 an, infolge deren das alte Regierungs- und Feudalsystem gestürzt, Vorurteile aufgegeben, die Verkehrs- und Religionsschranken allmählich beseitigt, fremde Einrichtung begierig eingeführt und diejenigen als Lehrer gesucht wurden, die man noch kurz vorher als Barbaren gehaßt hatte. Perry erlangte das, wonach bisher verschiedene europäische Regierungen vergeblich gestrebt hatten, Handelsverträge und Eröffnung mehrerer Häfen für amerikanische Schiffe. Die anderen seefahrenden Nationen folgten, so daß 10 Jahre später 7 Häfen dem fremden Verkehr geöffnet waren, allerdings nicht ohne große Unzufriedenheit gegen die Regierung des Shogun, den man zu stürzen suchte, um seinem Gegner im Zweikaisersystem, dem Mikado, zur Herrschaft zu verhelfen. „Ehrt den Mikado und vertreibt die fremden Barbaren“ wurde der Wahlspruch aller

Feinde des Auslandes, Kämpfe mit den Engländern, Franzosen, Holländern und Amerikanern brachen aus, ohne aber anderes zu erreichen, als die Anbahnung eines besseren Verhältnisses zu dem genannten Volk. Die Beseitigung des Shogunats und die Restauration der Mikadoherrschaft waren jetzt die einzigen Ziele, ihre Folgen die Bürgerkriege des Jahres 1868, blutige Kämpfe zwischen dem die Sache des Mikado führenden Süden und den Anhängern des Shogunats im Norden, welche von Kioto ausgehend über Osaka und Jedo nach dem Norden sich fortsetzten, und schließlich auf Jeso mit dem Sieg des Südens endigten. Nach dieser äußeren Umwälzung eine innere, wie sie tiefer kaum gedacht werden kann: Ergreifung der Regierung durch den Mikado und Verlegung seiner Residenz nach Jedo, welches von da ab Tokio genannt wird, Mediatisierung der Daimios, jener großen, zugleich den Militäradel bildenden Landeigentümer im Feudalreich, Reorganisation des Heeres und der Flotte nach europäischem Muster und ebenso der Verwaltung. Für Schule, Armee, Marine, Bergbau usw. wurden Europäer berufen, um an den neu gegründeten wissenschaftlichen und industriellen Instituten zu wirken und die japanische Jugend nach europäischer Pädagogik zu bilden, soweit dies nicht im Ausland selbst geschah. Japaner durchzogen unseren Erdteil von Marseille bis Petersburg, um die Kulturländer des Westens aus eigener Anschauung kennen zu lernen, und deren Bildung mitsamt den Erfindungen im Eisenbahn- und Telegraphenwesen und allen Neuerungen auf dem Gebiete der Technik nach dem Osten zu verpflanzen.

Das war ein Sprung aus dem Mittelalter in die Zeit des weitgehenden Fortschrittes, und jenes nach allen Richtungen sich äußernde Bestreben, sich möglichst rasch die Vorteile der abendländischen Kultur anzueignen, konnte natürlich nicht ohne heftige Erregung des Staatskörpers vor sich gehen. Es folgten 1873—74 erneute Aufstände, diejenigen der Kriegerklasse (Samurai), wegen Beseitigung ihrer privilegierten Stellung und Reduktion ihrer erblichen Einkünfte, ferner das Verbot, Schwerter zu tragen, und andere Neuerungen, beendigt unter großen Verlusten an Menschenleben und Geld mit dem Tod des aufständischen Generals Saigo. Dann als Nachwehen Meuterei in einer Artilleriekaserne, Ermordung des Ministers Okubo im Jahee 1878, und zu

ellem Unglück im folgenden Jahre die Cholera, welche 100000 Menschen hinraffte.

Trotz aller dieser Krisen und schweren Schicksale und trotz aller Fehlgriffe, die das Land gemacht, schritt es doch materiell und intellektuell weit vor und bildete schon zur Zeit dtr Ankunft der Korvette einen Tummelplatz für alle thätigen Völker, unter denen die Deutschen eine hervorragende Stellung einnehmen. Unter den Lehrern der wissenschaftlichen und industriellen Institute ist ihre Nationalität am meisten vertreten, junge Japaner saßen und sitzen zu den Füßen deutscher Professoren an deutschen Universitäten, und von denjenigen, welche sich in Europa zu Offiziere ausbilden, wird Deutschland und die deutsche Armee besonders bevorzugt. Deutsche Kriegsschiffe waren umgekehrt bemüht, auf allen Plätzen, wo deutsche Handelsbeziehungen angeknüpft waren, diese Interessen zu schützen, die deutschen Landsleute hatten die vaterländische Flagge schon öfters mit Jubel begrüßt, nun wehte sie abermals im Hafen von Jokohama, und was noch nie geschehen: ein Mitglied des preußischen Königshauses, ein Hohenzollerprinz war erschienen, dem japanischen Herrscher den Gruß des deutschen Kaisers zu entbieten und ihm den höchsten Orden der preußischen Krone zu überreichen. Dieses Ereignis wurde allseitig nach Gebühr gewürdigt, zunächst aber durch die einheimischen Behörden dem Mikado nach Tokio gemeldet, indessen Prinz Heinrich die Gelegenheit benutzte, sich in Stadt und Land zu orientieren.

Der erste Ausflug galt Jokohama, dem einstigen Fischerdorf, das sich in zwei Jahrzenten zu einer Großstadt von durchaus europäischen Charakter umgewandelt hat. Das europäische Viertel in der Jedobucht prächtig gelegen, ist sauber und hübsch gebaut und mit Gasbeleuchtung und anderen modernen Einrichtungen ausgestattet, hat Konsulatgebäude, Zoll- und Rathaus, Banken, Post- und Telegraphenämter, Kirchen, Klubs und gute Gasthäuser, alles im abendländischen Styl und Geschmack gehalten, während die hereinflutende eingeborene Bevölkerung mit ihrer seltsamen Tracht und Sitte allein japanisches Gepräge verleiht. Manches war schon im Hafen in den Gesichtskreis getreten und anderes bereits aus Büchern und bildlichen Darstellungen bekannt, wie z. B. die eigentümlichen japanischen Beförderungsmittel. — Wer kennt sie nicht die Jinrikishahs, d. h. „starke Mannes-

kraftwagen", jene zweirädrigen, von einem Kuli in der Gabeldeichsel gezogenen Gigs, mit Raum für eine oder zwei Personen, die jetzt im ganzen Land in Gebrauch sind. Die trabenden Kulis in ihrer Leistungsfähigkeit ein Seitenstück zu den Arrieros von Madeira, welche stundenlang mit den Mietspferden in beschleunigter Gangart Schritt halten, legen oft in kurzer Zeit unglaubliche Strecken zurück und jagen namentlich in der Erwartung einer besonderen Belohnung, wie die besten Pferde dahin, laute Warnungs- oder Ermunterungsrufe ausrufend, meist schweißbedeckt, trotz der paradisieschen Kleidung, die nur aus einer einfachen Binde um die Lenden besteht. Eine Beeinträchtigung der Menschenwürde wird darin nicht erblickt, wie wunderbar es auch manchem biederen, deutschen Seemann vorkam, die heimischen Droschken so ersetzt zu sehen: Menschen statt der Rosinanten an dem Gefährt, besser als diese, bei der Enge der Straßen besonders brauchbar und bedeutend billiger, die Stunde für 10 Cent (30 Pf.), eine Zeitfahrt für den ganzen Nachmittag 1,20 Mk., eine Stunde warten 15 Pf. — Unter der Fülle der neuen Eindrücke war der Tag rasch vergangen, und schon am folgenden Montag, den 26. Mai, kam ein japanischer Prinz, in Begleitung eines Exdaimio an Bord, um den Prinzen Heinrich im Namen des Kaisers zu begrüßen und ihm eine Einladung desselben zu überbringen, welcher alsbald Folge geleistet wurde. Am Mittwoch, den 28. verließ Prinz Heinrich die Korvette für 14 Tage und begab sich in Begleitung seines Gouverneurs und des japanischen Kriegsministers mit Extrazug nach Tokio, wo er in Enrio Kuwan, dem Sommerpalast des Mikado, jetzt Tenno genannt, seinen Aufenthalt nahm. —

Was den Ankömmlingen in der Hauptstadt des Landes zunächst auffiel, war das unendlich symmetrielose Durcheinander der ein- und zweistöckigen Gebäude mit spitzen oder flachen Dächern, mit oder ohne Veranden, die unermeßliche Ausdehnung der Straßen, die malerisch gelegenen Tempel und Paläste, das Wogen der Bevölkerung, die dem Ganzen den großartigsten Anstrich verlieh, endlich die überall hervortretende Originalität, welche auf den Fremden den angenehmsten Eindruck macht. Für den 29. war die feierliche Audienz beim Tenno im kaiserl.

Palast festgesetzt. In der Uniform eines Unterlieutnants z. S. traf Prinz Heinrich von einer militärischen Ehrengarde eskortiert, in der 2. Nachmittagsstunde dort ein und wurde von dem Prinzen Kita-Shirakawa, einem etwa 30jährigen Mann mit europäischer Bildung, die er namentlich einem mehrjährigen Aufenthalt in Deutschland verdankte, im ersten Vorzimmer empfangen, von wo ihn alsbald der Prinz Arisugawa, das Haupt einer der vier kaiserlichen Familien Japans, ein schon älterer Herr, in einen japanisch dekorierten, mit europäischer Möbeln versehenen Salon zum Tenno geleitete. Der Kaiser, in europäischer, nach Landesart mit Goldstickerei übersäter Uniform, den französischen Marschallshut neben sich auf einem Tischchen, ging seinem fürstlichen Gaste bis zur Thür entgegen, nahm ihn bei der Hand und führte ihn bis zur Mitte des Saales, wo er sich ihm gegenüber stellte. Die Prinzen von Geblüt samt den Würdenträgern und Staatsministern, den Dajin und Langi, gruppierten sich um ihn. Auch diese waren europäisch gekleidet, aber trotz der Kostbarkeit ihrer reichen, goldstrotzenden Uniformen für ein europäisches Auge befremdend, so daß einige der anwesenden Daimios in ihrer ungleich kleidsameren nationalen Tracht, — die Gewänder aus schwarzer Seide, die breiten, nach unten erweiterten Beinkleider auf dem Boden nachschleppend, die Ärmel des kaftanartigen Gewandes Schmetterlingsflügeln gleich, den Zopf unter einer spitzen, schwarzen Mütze verborgen — ihre modernen Kollegen in der Erscheinung bei weitem übertrafen. Prinz Heinrich richtete an den Tenno eine Ansprache, welche der Dolmetscher ins Japanische übersetzte und überreichte ihm mit einem eigenhändigen Schreiben des Kaisers Wilhelm die Insignien des schwarzen Adlerordens, dessen orangefarbenes Band er dem Kaiser umhing, nachdem dieser dasjenige seines eigenen Ordens abgelegt hatte, nur der Stern war noch zu befestigen, dann sprach der Tenno in einer kurzen Rede, welche er ablas, seinen Dank aus. Die Vorstellung des beiderseitigen Gefolges schloß sich an, und nunmehr führte der Kaiser den Prinzen in ein anderes Gemach zur Kaiserin Haruko, die ihn, umgeben von den Prinzessinnen, in einem Kranz der edelsten und schönsten Japanerinnen erwartete, und sehr freundlich empfing. Eine Menge von Fragen, welche der

Kaiser stellte, wurde mit Hilfe des Dolmetschers, Oberst Katsura, in längerer Unterhaltung beantwortet, dann verabschiedete sich der Prinz unter den Klängen des „God save the Queen“, die ihn auch empfangen hatten. —

Die Aufwartung der hohen japanischen Beamten im Palaste Enrio Kuwan und der Gegenbesuch des Kaisers, welcher am andern Tag in einem prächtigen, von berittenen Truppen umgebenen Staatswagen, begleitet von den Ministern und Würdenträgern erschien, bildete den Abschluß dieses Teils des japanischen Programms; der zweite, größere folgte.

Vieles gab es noch zu sehen, kennen zu lernen, aufzusuchen zu unternehmen. Schon ein einfacher Gang durch eine Stadt wie Jedo bietet des Interessanten die Fülle, und wie das Auge von tausend fremden Eindrücken gefesselt wird, das erfuhr jetzt Prinz Heinrich, wenn er mit seinem Gouverneur die Streifzüge durch Stadt und Umgend begann. Menschen, Örtlichkeiten, Gärten, Landschaften, alles ist anders als bei uns, kleiner zusammengedrängter, mehr an Spielzeug erinnernd, aber immer anmutig und sympathisch, voran die Persönlichkeit des Japaners selbst. Lebhaft, graziös, liebenswürdig und in seinen geselligen Talenten unsern westlichen Nachbarn ähnlich, während man ihn sonst den Engländer des Ostens genannt hat wegen seiner praktischen Intelligenz, seines Unternehmungsgeistes und seiner Rührigkeit in Handel und Industrie, entwickelt er eine erstaunliche Lebhaftigkeit der Auffassung für alles Neue und Fremde. Die Freude an der sinnlichen Erscheinung, die allenthalben entgegentritt, macht das Volk, wie einst die Griechen in der Auffassung des ägyptischen Priesters, zu einem Volk von Kindern, und von den Frauen behaupten Kenner des Landes, daß sie auch in vorgerücktem Alter den sogenannten „Backfischcharakter“ nicht ablegen. Was zu ihrem Lob gesagt werden könne, beginnt schon bei der Tracht. Das unter der Brust zusammengeschlagene weiße oder rote Tuch eng um Hüfte und Füße tragend, darüber einen leichten, halb durchsichtigen Überwurf, oft in den buntesten Mustern, aber niemals ohne die Schmetterlingsflügel, das Haar stets auf das sorgfältigste frisiert, den an der großen Zehe abgeteilten Fuß nackt in den zierlichen Holz- oder Strohsandalen, gewähren diese kleinen niedlichen, nicht einmal mittelgroßen Gestalten von

äußerst zartem Körperbau und mit kleinen, stets geschäftigen Händen, den lebhaft und freundlich blickenden Augen, die trotz des schiefen Schnittes von einem sehr angenehmen Ausdruck sind, stets einen heiteren, anmutenden Anblick, übereinstimmend mit dem ganzen Charakter des Landes; denn alles ist lustig, heiter, guter Dinge, höflich und zuvorkommend, sodaß sich der Fremde schnell wohlfühlt, im Gegensatz zu der übrigen ostasiatischen Welt, die solche Empfindung nicht erweckt.

Klein wie ihre Bewohner sind auch die Häuser, meist von wohlgepflegten Gärten umgeben, weit mehr ländlich als nach unseren Begriffen städtisch, fast ausschließlich aus Holz, doch mit kunstvoll geränderten Ziegeln oder Schindeln, oder aus Reisstroh hergestellt und eigentlich nur einen Raum bildend, aber durch verschiebbare spanische Wände auf Rollen leicht in mehrere zu teilen, der Boden mit Matten bedeckt, auf denen man liegt, sitzt und speist in Ermangelung von anderen Möbeln, welche der gewöhnliche Japaner nicht kennt. Das ganze innere Leben ist sozusagen ein öffentliches, weil die Häuser nach der Straße zu offen sind und der Zutritt jedermann gestattet ist. Und nun der Verkehr auf der Straße zu gewissen Tageszeiten: lebhaft, ohne jedes Gedränge, ohne lärmenden Pöbel und Gassenjungen, alles sich ruhig verhaltend, anständig, grüßend. Prinz Heinrich sah es jetzt mit eigenen Augen, wie die Menge sich zu bewegen versteht, wie einer dem andern zulächelt, wie sie sich gegeneinander verneigen, vor großen Herren auf den Boden werfen, ebenso behend als würdevoll, nicht niedrig oder kriechend, sondern gleichsam und in einer Anwandlung von Artigkeit, und weil es die Etiquette vorschreibt. Man wird angenehm berührt von der allenthalben herrschenden Reinlichkeit, blickt rechts und links, und bedauert nur, nicht hundert Augen zu haben, um all' die mannigfaltigen Erzeugnisse der japanischen Kunstindustrie besichtigen zu können. Hier die wundervollsten Porzellan- und Glaswaren und Broncen, dort die bekannten Lack- und Schmucksachen, die Schnitzwaren in Holz und Elfenbein, Figuren aller Art, Schach- und andere Spiele, Statuetten, Messer, Dolche und Bilder dazwischen; Bücher und Schriften fehlen nicht. Photographien japanischen Fabrikats werden neuerdings sogar den besten europäischen gleich erachtet, kurz, überall wohin der Blick schweift, die Erzeugnisse

eines emsigen, gewerbfleißigen Schaffens, denn thätiger, wie die Japaner, ist selten ein anderes Volk.

Dem entsprechend sind denn auch die Stätten der Erholung, die Theehäuser, welche die Stelle unserer Gasthäuser vertreten, sehr zahlreich. Dort macht sichs der Japaner bequem, entledigt sich der leichten, luftigen Obergewänder — sogar die Sandalen legt er ab — und läßt sich auf den weichen Strohmatten nieder. Auch der Europäer zieht die Stiefel aus, weil es nicht Sitte ist, den Staub mit ins Haus zu tragen, aber das Niederhocken wird ihm wegen der engen Beinkleider allerdings weniger leicht, als dem Sohn des Landes, welcher auf diese Weise auf das behaglichste den Thee schlürft, indessen die Nesam, das freundliche Theemädchen, Kühlung zufächelt. Die Einrichtung überall dieselbe. Matten aus feinem Reisstroh, und bewegliche Papierschirme statt der Thüren und Scheidewände, mitten im Gemach ein kaum Fuß hoher Herd, an dem der Thee gekocht, und zugleich das Kohlenbecken genährt wird, an dem Männer und Frauen sich die Pfeife anstecken. Wo der Fremde in ein Privathaus eintritt, überall begegnet er derselben Höflichkeit. — Die Leute sitzen mit untergeschlagenen Beinen auf der Erde, arbeitend und ebenso essend. Die Speisen, hauptsächlich roher oder gekochter Fisch und Reis, oder in Reisöl gebackener Fladen — Fleisch genießt man wenig — werden alle in einer Schüssel aufgetragen, und mittelst dünner Holzstäbchen mit Zuhilfenahme des Fingers verzehrt. Manche Merkwürdigkeit birgt das Haus noch, aber es giebt so viel zu sehen in diesem wunderbaren Land, daß es der Darstellung schwer hält, mit dem, was die beiden deutschen Wanderer erlebten, gleichen Schritt zu halten. Wir streifen beim Wiederaustritt aus dem Haus nur noch den großen, mit Wasser gefüllten Bottich, welcher vor jeder Thür steht, als Notbehelf für Feuersgefahr und zugleich als Badewanne dient, werfen im Vorübergehen einen Blick in die offenstehende Werkstätte — auch hier Auffallendes, so eine der unsrigen oft ganz entgegengesetzte Art zu arbeiten, — hören, wie der Hausierer seine Waren, die er an einem Bambusrohr über der Schulter trägt, mit lauter Stimme anpreist, beobachten, wie Akrobaten und Taschenspieler ihre Kunststücke zeigen, Märchenerzähler das mit Spannung lauschende Volk um sich versammeln, um den Schluß mit einer Abend-

promenade zu machen. Nun ergehen sich diejenigen, welche als Beamte, Handwerker, Fabrikarbeiter des Tages Last und Hitze getragen haben, jeder an Stelle der fehlenden Straßenbeleuchtung mit einer seinen Namen tragenden Papierlaterne in der Hand, die rot, grün, blau, weiß, oder wie sonst die Farbe ist, mit transparenten Figuren, meistens Thieren geschmückt sind, Irwischen gleich dahinziehend — Bilder, wie sie bunter und mannichfaltiger das Kaleidoskop nicht hervorzubringen vermag. Zahlreich sind die Bücher, die sie uns vorführen und die Eindrücke sammeln, welche den Ankommenden empfangen. Wir begleiten den Prinzen also nur noch zu den hervorragendsten Gebäuden, unter denen die Tempel die bemerkenswertesten sind. Um die Tempel konzentriert sich in Japan ein großer Teil des öffentlichen Lebens, den Tempeln gehört ein verhältnismäßig großes Areal des Landes, sie sind die Träger historischer Erinnerungen und schon ihre schöne Lage macht sie für Einheimische und Fremde besonders anziehend. Jedermann, der die prachtvollen, alten Bäume sieht, die Holzpfeiler, die ein hohes und schwerfälliges, breitgekrämptes Dach tragen, ohne Architektur, im Grunde stereotyp einförmig und doch immer anziehend, empfindet den eigentümlichen Reiz, welcher von diesen Stätten ausgeht. Ringsum das stattliche Gebäude, die ebenfalls in Tempelform errichteten Wohnungen der Priester und Hunderte von Verkaufsläden, in denen Eß-waren und geweihte Gegenstände aller Art feilgeboten werden, ein getreues Abbild des katholischen Wallfahrtortes mit dem Jahrmarkt um die Kirche. Hier wie dort der starke Zudrang des gläubigen Volkes, Männer, Frauen und Kinder den Tempel vom frühen Morgen bis zum späten Abend umlagernd, des Momentes gewärtig, wo sie sich dem von einem Gitter umgebenen Allerheiligsten, mit dem Abbild des Gottes Buddah, der unter einem mit kunstvollem Schnitzwerk versehenen und reich vergoldetem Baldachin thront, nähern können. Gewöhnlich befindet sich in unmittelbarer Nähe des Tempels ein Theater, oder vielmehr ein cirkusähnlicher Raum, in denen pantomimische, equilibristische und wirkliche Theateraufführungen stattfinden, der Ringkämpfe nicht zu vergessen, die hier zu Lande besonders beliebt sind. Der Kampf findet zwischen großen, breitschultrigen, muskulösen Männern statt, deren ungeheure Gliedmaßen durch die völlige

Nacktheit besonders hervortreten, und wird auf einer kreisrunden Erhöhung in der Mitte dadurch entschieden, daß es einem der Ringer gelingt, seinen Gegner von der Plattform herab zu drängen, ein den Japaner besonders fesselndes Schauspiel, so daß er den ganzen Tag im Cirkus verweilen kann und sich zu diesem Zweck mit Speise und Trank versieht. Theateraufführungen, die sich öfter nicht nur vom Morgen bis Abend, sondern mehrere Tage hinziehen, bis der Schlußakt herbeigeführt wird, hatte Prinz Heinrich gleichfalls kennen gelernt, und reich war der Schatz neuer Anschauungen, Eindrücke und Erfahrungen, die er während seines 14 tägigen Aufenthaltes in Tokio sammelte. Daß es bei dieser Gelegenheit auch an patriotischen Kundgebungen nicht fehlt, bedarf kaum der Erwähnung, ja, das von den Landsleuten, meist Männern der Wissenschaft an den neugegründeten Regierungsinstituten, am 8. Juni im Tempelhain von Ikigami veranstaltete Fest, — vorausgegangen war ein solches in Uyeno — gehörte sogar zu den wohlgelungensten der ganzen Reise. Hoch gingen die Wogen der Begeisterung, sinnige Trinksprüche wurden ausgebracht, Feuerwerke, eins auch am Tage als japanische Spezialität, wurden abgebrannt, die nach Tausenden zählenden einheimischen Zuschauer jauchzten Beifall und als mit eintretender Dunkelheit unter brillanten pyrotechnischen Leistungen auf der kleinen Insel des Sees ein riesiges rotflammendes H sichtbar wurde, sich mit allen übrigen bunten Lichtern im See abspiegelnd, da hatte der Jubel seinen Höhepunkt erreicht, während die Deutschen die Gelegenheit benutzten, aus Anlaß der bevorstehenden Feier der goldenen Hochzeit des deutschen Kaiserpaares ein Glückwunschtelegramm abzufassen und damit einen Tag zu beschließen, der für alle Teilnehmer unvergeßlich bleiben sollte.

An Bord herrschte inzwischen die regste Thätigkeit; das Schiff wurde ausgebessert, die Reserveschraube, welche in der Batterie untergebracht war, wurde an Deck hinter den Schornsteinmantel geschafft, Oberdeck, Batterie und Zwischendeck wurden frisch gemalt, die Takelage erneut, wo es nötig war, kurz, eine Arbeit vollzogen, welche die ganze Zeit der Abwesenheit des Prinzen ausfüllte. Das Wetter war dabei ziemlich ungünstig, regnerisch und veränderlich und eines Nachts wurde der Wind so stark, daß die Wache aufgepurrt werden mußte, um

die weggeschwommene zweite Jolle zu suchen, die auch glücklich zurückgebracht wurde. Einige Schiffe hatten sogar, einen Teifun fürchtend, Dampf aufgemacht. — Der schlechten Witterung und anstrengenden Arbeit zu begegnen, wurde für kräftige Kost gesorgt. Alle Tage gab es frisches Fleisch, und ebensolches Brod und einige Zeit auch täglich frische Kartoffeln, wöchentlich zweimal Urlaub, alles war demnach zureichend, nur die Kasse der Mannschaften nicht. Das Geld war bei der Mehrzahl schon in den ersten Tagen knapp geworden. War doch die Versuchung zum Kaufen zu groß, und die Hilfsquellen der Einzelnen zu klein. Täglich kamen japanische Handelsleute mit Waren, den tausenderlei Gegenständen einheimischer Kunstindustrie an Bord, so daß die Korvette oft das Bild eines Jahrmarktes gewährte. Da alle diese Gegenstände sehr billig sind, war es nicht zu verwundern, daß ein Jeder mit einigen Pfennigen etwas erwerben wollte, für sich und die Angehörigen daheim, wobei es manchmal sehr spaßig zuging, etwa so: „How much this?“ — „Three dollar!“ — No, that is to much! I give yon one dollar, will yon?“ — No! No! No! erwiderte der Händler, um aber den Käufer, wenn er Miene machte fort zu gehen, mit den Worten festzuhalten: „Mister, yon give one dollar and a half, yes?“ — „No! No!“ — Kaum war aber dieses Angebot so entschieden abgewiesen, als der Händler schon rief: „Mister, Mister come on, here, allright!“ — und verabfolgte das Gewünschte, gierig nach dem ihm gereichten Geld langend. — Dieses Handeln und Feilschen war allmählich zum stehenden Vergnügen am Oberdeck geworden, aber leider wurde die Barschaft immer geringer, die Zahl der Händler immer schwächer, bis sich gar keiner mehr sehen ließ. Erst am 21. Mai, dem Zahltag, trat mit der Flut in der Börse der Mannschaft auch diejenige der Händler wieder ein. Während der Zeit der Ebbe hatte man aber in der Person eines Japaners, des Bootsmanns Tom, einen sehr treuen Freund und Berater. Jeden Morgen Mittag und Abend kam er mit allerhand Erfrischungen angefahren, die von S. M. S. „Leipzig“ ihm geschenkte Flagge gehißt, welche ihm vor allen anderen freie Passage gewährte, und als das Geld zur Neige gegangen war, brachte er ein Buch mit an Bord, in welchen sich jeder

ein kleines Konto anlegen konnte, von dem er wußte, daß es am Lohnungstag pünktlich gelöscht wurde. —

So verging das Pfingstfest am 1. Juni ohne besonderen Ereignisse, am 2. Juni hatten alle im Hafen liegenden Schiffe, zu Ehren des Geburtstags des Zaren geflaggt und der dritte Tag des lieblichen Festes trug sogar einen düsteren Charakter. Man vollzog das Begräbnis eines im Marine-Lazaret zu Jokohama zurückgebliebenen Obermatrosen der „Leipzig", welcher am Fieber gestorben war. Die Musik, einige Unteroffiziere, und eine Division von der Besatzung, begleiteten den Toten zur Ruhestätte in fremder Erde und Pfarrer Nauck hielt die Grabrede.

Heiterer gestaltete sich dann der 7. Juni, wo ein Preisrudern stattfand, zu welchem die verschiedenen im Hafen liegenden Kriegsschiffe Boote gestellt hatten, und wobei der französische Kutter den ersten Preis erhielt. — Die Tage wurden jetzt wärmer und schöner, und als nun Prinz Heinrich am 11. Juni aus Tokio zurückgekehrt war, da folgte der Höhepunkt aller jener Tage im Hafen von Jokohama: die Feier der goldenen Hochzeit des deutschen Kaiserpaares. Sämtliche vor Anker liegenden Kriegsschiffe über alle Toppen flaggend, zeigten am Großtopp die deutsche Kriegsflagge, an Bord der deutschen Korvette aber herrschte hohe patriotische Begeisterung, von dem untersten Matrosen bis zum Kommandanten, und damit auch das Materielle nicht fehle, labte sich die Mannschaft in heiterster Stimmung an Festessen und Festgrog, sowie es bei solchen Gelegenheiten Sitte ist. — Dann wieder Ruhe und Stille und einförmiger Verlauf der Stunden, nur unterbrochen durch die Ankunft eines englischen Kriegsschiffes und der lang erwarteten Sendboten der deutschen Marine, S. M. S. „Louise" und des Kanonenbootes „Wolf", die mit Musik auf der Schanze begrüßt, am ersten Juli Anker warfen, die „Louise" neben dem „Prinz Adalbert", das Kanonenboot dichter unter Land.

Nach Nord-Nippon und zurück.

Ausflug nach Kamakura (Daibutz). — Flucht vor der Cholera. — Hakodate. — Geburtstag des Prinzen. — Wladiwostok in Süd-Sibirien. — Rückkehr nach Hakodate. — Im Teifun.

Die Zeit des Aufenthaltes in japanischen Gewässern war reich genug bemessen, um auch weiter in das Innere des Insellandes vorzudringen, und besonders wichtige Punkte zu besuchen. So wurde an einem Junitage die Kolossalstatue des Buddha, oder wie sie die Japaner nennen, des Daibutzu, im Tempelhain von Kamakura, der alten Hauptstadt der Shogun, zum Ziel eines Ausflugs bestimmt, zu welchem Prinz Heinrich mit den Offizieren und Kadetten in Jokohama sich vereinigte, ohne daß man jedoch aufbrechen konnte. Der Fujiyama, jener erloschene Vulkan mit beschneitem Gipfel im Westen von Tokio-Jokohama, der als der höchste Berg des Landes (3750 Meter) wie ein riesiger Zuckerhut aus der Ebene aufsteigt, in den Sommermonaten das Ziel großer Pilgerscharen, für den Schiffer und Landmann das weithin-leuchtende Wahrzeichen, blieb heute unsichtbar, schwerer Regen trat ein und machte die zwölf englische Meilen lange Tour unmöglich. Am nächsten Tag aber setzte sich eine lange Reihe von Jinrikishas, von kräftigen Kulis gezogen, in Bewegung und fort ging es im scharfen Trab anfänglich auf der vortrefflich angelegten Straße durch eine hügelige Landschaft mit zahlreichen Dörfern, Feldern, Theepflanzungen, Palmen- und Bambushainen und einer üppigen Vegetation, dann auf schmalen, gekrümmten Pfaden durch enge Thäler über Stock und Stein.

Dem glücklichen Temperament des Japaners mit seinen sympathischen Zügen entspricht nach allen Richtungen die Natur des

Landes, das mit Recht ein Garten genannt wird, aber ein Garten, der die Spuren rastloser Arbeit nirgends verkennen läßt. Nicht aus eigener Kraft hat Mutter Natur hier so Großes geschaffen, der Mensch mußte zu Hilfe kommen. Die zu beiden Seiten sich ausdehnenden Reisfelder tragen die Spuren fleißig geführter Hacken, und die Saaten üppiger Gersten- und Weizenfelder sprossen unter dem Stich des Spaten empor, denn die ganze Bestellung wird mit der Hand bewirkt. Die Äcker sind klein, Hecken schließen sie samt den Wegen ein, und die einrahmenden Bäume müssen nach gesetzlichen Bestimmungen verschnitten werden, um dem fruchtbaren Boden nicht zu schaden. Wo der Abhang nur eine schmale Terasse oder ein kleines Plateau bildet, da haben emsige Hände in Körben das Erdreich hinaufgetragen und Beete angelegt. Die Pflanzungen erscheinen vielfach grillenhaft, Bäume und Sträucher sind in kleinliche Formen gezwängt, aber alles ist gut gepflegt.

Nichts ist sonderbarer, und für den Europäer reizvoller, als ein japanisches Dorf wie es zum Beispiel Alexander Freiherr von Hübner schildert: „Alles ist grün, außer die grauen Hausdächer, die roten Pilaster, welche sie tragen, und die weißen Papierwände. Die Gassen sind in Granit gehauene Stufen. Die Gärtchen, welche die meisten Häuser umgeben, steigen terassenförmig in die Schlucht hinab. Kleine Wasserfäden bilden kleine Kaskaden, beschattet von kleinen Eichen, Cedern, kleinen Tannen mit künstlich gekrümmten Ästen. Kleine, aus einem Stein bestehende Brücken führen über kleine Gießbäche. Gegen den Geschmack der Anlage ließe sich manches einwenden; man möchte sagen Kinder haben sie gezeichnet, aber Kinder mit hinreichender Phantasie. Das Ganze macht einen harmonischen Eindruck. Ich stehe auf dem Balkon und schaue in einen dieser Gärten hinab. Er sieht aus wie ein Park. Nun aber tritt ein Theemädchen ein, das höher ist, als die höchsten Cedern. Das stört die Täuschung; man merkt nun, daß der Garten nichts anderes ist als ein Spielzeug, allerdings ein überaus reizendes". — Daß der Japaner mit angeborenem Schönheitssinn begabt, auch ein Freund der Natur ist, „der auf der Schwelle seiner Halle ausgestreckt und dem Gesange der Töchter lauschend, seine Blicke mit Wohlbehagen über die Landschaft schweifen läßt", beobachteten jetzt die deutschen Seeleute wiederholt, wenn auch nur wie im Fluge vorüberziehend.

Die Dörfer, in denen Kinder mit großen schwarzen Schlitzaugen vor den Thüren standen, und den Reisenden ihr „Ohajo“, das heißt guten Morgen zuriefen, wurden in schneller Gangart passiert, auch wohl vor einem Theehaus Rast gemacht, dann weiter durch eine Gegend mit dem Charakter des Thüringer Waldes, in der sogar die Wassermühlen nicht fehlten, alsbald steil bergan, sodaß die Jinrikishaführer keuchend anhalten, um die muntere Gesellschaft aussteigen zu lassen; hierauf zu Fuße durch dunkle, tiefe Schluchten mit wunderlichen Höhlen von räthselhafter Bestimmung. Noch steiler hebt sich der Berg bis sich endlich oben auf dem Gipfel der Wald lichtet. Nun wieder bergab durch ein gleichmäßig schönes, mit äußerster Sorgfalt angebautes Land und Kamakura, jetzt ein trauriges Dorf, einst die nach Hunderttausenden zählende Hauptstadt des Landes und Repräsentant der ganzen Entwicklungsgeschichte Japans, der Träger der ganzen Romantik vergangener Jahrhunderte, ist erreicht.

Von allem Großen ist nichts geblieben als das Riesenbild des Dai-Butzu und sein Tempelbezirk. Schon von weitem ragt sein Riesenhaupt herüber, und noch majestätischer wirkt das Götterbild in der Nähe. In seiner ehernen Ruhe steht es da, imposant, mächtig, aber von vollendetem Ebenmaß, mit dem Untergestell 21 $1/2$ Meter hoch, aus schwarzer, grünlich oxidierter Bronce hergestellt, scheinbar ein einziger Guß, in Wahrheit ein Complex von Platten, deren Nähte im Innern sichtbar werden, wenn man in dem als Tempel gedachten und so ausgestatteten Hohlraum auf Leitern in die Höhe steigt, um die Eingeweide, zwei Schränke mit merkwürdigen Sachen, kennen zu lernen. Der Gott ist in sitzender Stellung mit untergeschlagenen Beinen dargestellt, die Hände in den Schoß zusammengelegt, die halbgeschlossenen Augen mit königlicher Würde vor sich niederschlagend, edle Sanftmut in den Zügen, in der Haltung die absolute leidenschaftslose Kraft, das ganze eine Verkörperung der alles umfassenden Liebe und Duldsamkeit.*)

*) Man erzählt sich, daß Buddha an diesem Tag eine ganz besondere, wahrhaft göttliche Ruhe an den Tag gelegt, gegenüber der Ausgelassenheit der Herrn Kadetten, welche der Jugendübermut trieb, am Gott selbst emporzuklimmen und an ungewöhnlicher Stelle Platz zu nehmen unter gütiger Konnivenz des beaufsichtigenden Priesters.

Die japanische Religion hat die Wandlungen der Politik getreulich mitgemacht. Dem Zweikaisersystem entspricht ein doppelter Kultus: der aus Indien eingeführte Buddhismus, der vorzugsweise auf die produzierende Masse des Volkes eingewirkt und genügsame, fröhliche Arbeiter in Feld und Werkstatt geschaffen hat, jetzt aber zu leerem Formelkram herabgesunken ist, und der Shintoismus („Weg der Götter") oder Kamidienst, eine Religion ohne Glaubens- und Sittenlehre, die nur nach der Art, wie sie in Tempeln, Opfern und Gebeten sich äußert, jenen Namen verdient. Solange der Mikado herrschte, that es auch sein Bekenntnis der Shintuglaube; als dann der Shogun (Taikun) in den Besitz der Gewalt kam, gewann der Buddhismus die Oberhand. Die Reformation von 1868, welche den Shogun stürzte, stellte den Shintudienst wieder her, aber zugleich entstand eine Simultankirche, welche die vornehmsten Gebräuche beider Kulte in sich vereinigte. Einstweilen betet das Volk noch nach Gebühr, und wallfahrtet fleißig, aber es bittet seine Götter, die den lebensfrohen Charakter des Volkes angenommen haben, nicht um himmlisches Wohlergehen, sondern um irdische Güter, indem es der Ansicht lebt, je heiterer und glücklicher der Mensch sei, desto wohlgefälliger blickten die Götter auf ihn herab. Deshalb tragen auch ihre hohen Feste weniger die Spuren religiöser Vertiefung, als das Gepräge pomphafter Prozessionen und Umzüge, die kennen zu lernen Prinz Heinrich auf seinen Wanderungen wiederholt Gelegenheit hatte.

So war die zweite Hälfte des Juli herangekommen, und in Jokohama dachte der Kommandant an den Aufbruch. Schon seit dem 10. d. M. herrschte auf der Korvette reges Leben, die Kohlenräume füllten sich und die Proviantkammern nahmen Vorrat für einige Wochen ein. Die Temperatur war sehr in die Höhe gegangen, große Schwüle herrschte, und wie alljährlich, so rückte auch diesmal die Cholera aus dem Süden heran. Diesem Würgengel zu entgehen, beabsichtigte der Kommandant, Jokohama mit einer nördlicher gelegenen Station zu vertauschen. Einen Tag vor der Abfahrt fand noch ein Wettrudern mit S. M. S. „Louise" und Kanonenboot „Wolf" statt, wobei die Steuerer des siegreichen Kutters des „Prinz Adalbert" und der gleichfalls sieggekrönten Jolle der „Louise" außer den Preisen silberne Uhren mit Ketten

von dem Prinzen erhielten, während die Mannschaft die Sieger jedesmal mit schallendem Hurrah begrüßte. Am 22. Juli setzte sich die Maschine wieder in Bewegung, nachdem sie zwei Monate gefeiert hatte. Schon um 4 Uhr Morgens wurde die Heizerwache aufgepurrt, und um 6 Uhr ging es hinaus in die offene See, den Kurs nordwärts gerichtet. Ohne andere Intermezzos, als den Fang eines Hais und einen sehr ergiebigen Fischzug mit Angeln, welcher der Besatzung ein tüchtiges Abendbrot lieferte, steuerte das Schiff längs der Ostküste Nippons nach dem Hauptthandelsplatz der Insel Jesso, Hokodate, einer am Fuß eines stattlichen Berges gelegenen, umfangreichen Stadt, die nur von Japanern bewohnt und zugleich Festung ist. Hier, inmitten der besonders zahlreich vertretenen japanischen Dschunken konnte man ihre wunderbare Bauart in der Nähe studieren. Nicht mit Planken glatt bekleidet, sondern naturwüchsig wie eine aufs Geratewohl aufgeschichtete Klafter Holz, gleichen sie eher einem amerikanischen Blockhaus, als einem Fahrzeug. Mast und Segel sind eigenartig geformt, das Deck ist ein ungefüger Aufbau, das Steuerruder riesig, von zwei Flügeln flankiert, das Ganze äußerst seltsam, und den Gesetzen moderner Nautik widersprechend.

Der Aufenthalt war für mehrere Wochen berechnet, den Prinz Heinrich zu mancherlei Ausflügen benutzte. Die Ziele waren die Ainodörfer, und die Seen im Inneren der Insel, der Vulkan von Komagatake, während der Prinz vom 2.—5. August in Begleitung des Herrn von Seckendorff, dessen Bruder, welcher sich als Passagier an Bord befand, und des Stabsarzt Dr. Braune, eine Jagdpartie in die wildreichen Gegenden der Insel unternahm. Das Leben gestaltete sich sonst ganz wie auf See, brachte Landungsmanöver und Fahrten ans Land zum Baden. Am 8. August sollte der Hafen wieder verlassen werden, als durch eine von Jokohama kommende englische Korvette die Nachricht einlief, daß dort die Cholera bereits ausgebrochen sei, und daß sie selber auf ihrer Fahrt bis Hakodate zwei von der Krankheit Dahingeraffte habe begraben müssen. Die Hiobspost bestätigte S. M. S. „Louise“, welche am 13. auf der Flucht vor der Krankheit im Hafen von Hakodate eintraf, um Zeuge eines schönen Festes zu sein.

Prinz Heinrich feierte am 14. August seinen 17. Geburtstag, der schon seit langer Zeit an Bord vorbereitet war. Mit

einer kurzen Morgenmusik wurde der Tag eingeleitet, dann folgte die Gratulation der Mannschaft, vertreten durch einen Obermatrosen (Steindorff), einen Maschinisten-Maaten (Monser), einen Obermatrosen (Stamm) und einen Matrosen (Feuerstein); sodann die der Deckoffiziere, Seekadetten und Offiziere. ½9 Uhr fuhr Prinz Heinrich mit sämtlichen Offizieren und Seekadetten, die Wachthabenden ausgenommen, zu einem Picknick ans Land, nachdem bereits am Abend vorher Proviant an Ort und Stelle gebracht worden war. Die Musik begleitete die Gesellschaft, und so entwickelte sich, trotz eingetretenen Regens, vor welchem man in einem in enger Thalschlucht gelegenen einsamen Häuschen und unter aufgeschlagenen Zelten Schutz suchte, ein sehr animiertes Leben. Am Abend harrte der Mannschaft ein besonders starker Grog, und während die Herren Offiziere zu einer Bowle auf der Schanze versammelt waren, veranstaltete die Mannschaft bei den Klängen der Musik allerhand Vergnügungen, man drehte sich auch im Tanz, bis um 10 Uhr die heitersten und fröhlichsten, bisher an Bord verlebten Stunden mit „Ruhe im Schiff" ihren Abschluß fanden. Der Geburtstag des Kommandanten am 14. Juni verlief ohne besondere Vergünstigung für die Mannschaft, dahingegen hatte am 21. die ganze Schiffsbesatzung Gelegenheit, zwei sogenannte Ainos, Vertreter jenes merkwürdigen, auf der Insel Jesso wohnenden „behaarten" Menschenschlages, mit langem Haupthaar und bis zur Brust herabreichenden Vollbärten, welche der die Landessprache beherrschende Herr von Seckendorff an Bord gebracht, näher zu betrachten, und ihre eigentümliche Art sich auf dem Fußboden bewirten zu lassen, kennen zu lernen. Die Tage von Hokodate waren nunmehr gezählt. Am 20. hatte die gleichfalls hier vor Anker liegende „Louise" unter den Klängen des „Heil Dir im Siegerkranz" den Hafen verlassen, um nach China zu gehen und am 23., morgens 6 Uhr 30, hieß es auch auf dem „Prinz Adalbert" „langsam vorwärts". Die schöne Scenerie der Tsugarstraße zwischen Jesso und Nipon, mit den unzähligen kleinen Fischerdörfern zu beiden Seiten, flog rasch vorüber, und am 26. Vormittag 10½ Uhr, traf die Korvette in Wladiwostok, dem Ziel ihrer Fahrt, ein.

In der Bai Peter des Großen versteckt gelegen, langgestreckt mit bunten Dächern, weiter zurück die Schuppen und Kasernen

und blechgedeckten Baracken der Werft, macht dieser russische Verbannungsort Südsibiriens eher einen freundlichen, als einen düsteren Eindruck. Die kleinen, mit einem Gärtchen versehenen Häuschen und dem weißgrünen Anstrich stimmen heimatlich; nirgends der gefürchtete Anblick menschlichen Elends, das zwar besteht, sich aber verbirgt. Jetzt stehen Ehrenpforten mit den deutschen, englischen und russischen Flaggen an den hohen und bergigen Ufern, eine Ehrenwache des in Wladiwostock garnisonierenden Militärs stellt sich zur Parade auf, und unter den schmetternden Tönen der russischen Militärmusik, hält Prinz Heinrich seinen Einzug, auch von den dort ansässigen Deutschen aufs herzlichste bewillkommt. Ein nicht minder freundlicher Abschied entspricht dem ehrenvollen Empfang. Eine Barke, mit deren Insassen man noch kurz vorher ein gemeinsames Mahl eingenommen hatte, giebt das Geleite. Am Ufer winkende Taschenbücher, und auf einem platten Felsen, welche die Korvette beim Austritt aus der Bai zu passieren hat, eine Kompagnie in Parade aufgestellt, um mit präsentiertem Gewehr die höchste militärische Ehre zu erweisen. Die Wache an Deck, die Musik die russische Nationalhymne spielend, dankt der „Prinz Adalbert" und dampft stolz vorüber, dem Süden zu.

Ein Unwetter tritt ein, welches das Schiff zwingt, drei Tage lang zu kreuzen, aber Hakodate wird wieder glücklich erreicht, da wird gemeldet, daß auch hier die Cholera schon wieder ihren Einzug gehalten habe, worauf sofort jede Verbindung mit dem Lande abgebrochen wird. — Die Korvette war in einer schlimmen Lage; S. M. Kanonenboot „Cyclop", welches von dem Chef der ostasiatischen Station zur Inspizierung hierher befohlen war, hatte bereits einen Kranken an Bord. Der unheimliche Gast rückte also immer weiter nach Norden. Der Gedanke nach Wladiwostok zurückzukehren und sich von Jokohama aus verproviantieren zu lassen, erwies sich schon mit Rücksicht auf den Kohlenbedarf unmöglich, -- der Transport von dort nach Hakodate betrug allein 700 Dollars, — der Kommandant mußte sich also wohl oder übel entschließen, nach Jokohama zurückzukehren. Am 11. Sept. in der Mittagsstunde lichtete die Korvette den Anker, und dampfte mit drei Kesseln aus dem Hafen, in der Voraussetzung, daß man am 13. nachmittags in

Jokohama sein würde. Das Schicksal hatte es aber anders beschlossen.

Es war warm und sonnig, als man die Tsugar-Straße passierte; zahlreiche Dschunken trieben mit der Strömung, kein Lufthauch verlieh den weißen Segeln treibende Kraft, sodaß sie fast bewegungslos erschienen. Ringsum herrschte spiegelnde Glätte, aber in der Tiefe des Meeres bereitete sich Unheimliches vor. Dort wirkten bereits gewaltige Naturkräfte, deren äußeres Zeichen, eine Dünung, in südwestlicher Richtung vom stillen Ozean herlief. Noch um 6 Uhr abends, als der Leuchtturm von Siriya Saki umschifft wurde, waren die Schwankungen des Meeres leichter, der Himmel im Rücken des Schiffes klar und wolkenlos, nur am Firmament in der Fahrtrichtung, wo ein bleigrauer Schleier sich über das Meer herabsenkte, zog es drohend heran: eine weiße unbewegliche Wolke, die sich aus der dunklen Masse gespenstig abhob. In diese gefahrdrohende Atmosphäre trat das Schiff in der Nacht auf den 12. September ein.

Eine feuchtwarme Luft machte den Aufenthalt in den unteren Schiffsräumen fast unmöglich, ohne daß jedoch der Barometer, jener nicht untrügliche, aber für einen Wirbelsturm fast unentbehrliche Führer, irgend welche Schwankungen gezeigt hätte. Erst am 12. September als der östliche Wind bedeutend zugenommen, machte man sich auf Ungewöhnliches gefaßt. Die See lief jetzt in so hohen Wellen, daß sie in die Batteriepforten hereinlugte und nicht lange dauerte es — es war gegen 9 Uhr Abend — als ein gewaltiger Sturm daherbrauste. Schwarze, undurchdringliche Nacht lagerte sich über das tobende Meer, mächtige Regengüsse stürzten auf das Schiff nieder, und heulend übertönten die Stöße des Orkans den Klagelaut des in allen Fugen ächzenden Fahrzeuges und den einförmigen Takt seiner mit 5 Kesseln arbeitenden Maschine. Eine Verrichtung an Bord zu vollziehen, war fast unmöglich. Taue, über und unter Deck gespannt, gewährten den einzigen Halt für die Mannschaft, alles Bewegliche war fest gemacht, jeder bestrebt, die eigne Person so gut als möglich in Sicherheit zu bringen. Trotzdem kamen Geschütze zum Ein- und Ausrennen, und trotzdem mußten sie wieder festgepurrt werden.

Das alles aber waren nur Vorboten, die Einleitung zu einem Drama auf den grausamen Wogen des Meeres, welches in 17 von 100 Fällen traurig endet. Der Morgen des 13. Septembers brach geisterhaft an. Über die See eilte ein dichter Dunstschleier dahin, nicht Regen, nicht Nebel, und plötzlich wurde das Schiff, wie alles ringsum, in röthlichen Schein gehüllt von den Lichtreflexen der über dem Horizont heraufsteigenden, den Blicken fast ganz verborgenen Sonne. Gegen Mittag klärte sich das Wetter wieder etwas auf, aber jetzt bemerkte man ein langsames und stetiges Fallen des Barometers, und auch der Feuchtigkeitsgehalt der Luft war wieder im Zunehmen. Gegen Abend stellte sich dann auch das gefahrdrohende Zeichen ein, eine tiefschwarze Bank am südwestlichen Himmel, langsam aber stetig zunehmend, durchzuckt von den Feuergarben ununterbrochener Blitze — ein grauenvoll schönes Schauspiel in der Finsternis der hereinbrechenden Nacht. Jetzt waltete kein Zweifel mehr ob: das, was die rabenschwarze Nacht in ihrem unheilschwangeren Schoß barg, war ein Teifun, der furchtbarste aller Orkane, die der Seemann kennt.

Um ihm zu begegnen, wurde alles vorbereitet, zunächst drehte das Schiff bei; es war auch keine Zeit mehr zu verlieren. Von 9 Uhr an fiel der Barometer schneller und schneller, und um Mitternacht raste ein Sturm*) über die Korvette hin, den keine Feder zu beschreiben vermag. Es war, als wolle er alle denkenden, atmenden und vegetierenden Kreaturen von der Oberfläche des Planeten vertilgen und in das ewige Nichts hinwegfegen. Wolkenbruchartig strömte der Regen herab, und hochaufspritzend, alles in ihrer Umschlingung zu erdrücken, wälzten sich die Wogen gegen das Schiff heran, das in der mächtig rollenden See schwer arbeitete. Die Windrichtung blieb fast unverändert, aber die Bank war in Südwesten gesehen, und der unheimliche Gedanke, daß das Centrum eines Wirbelsturmes in der Annäherung begriffen sei, wurde zur Gewißheit. Wilder und wilder gebärdete sich das Meer, höher und gewaltiger türmten sich die Wogen ringsumher, immer gieriger leckten sie an dem Schiffsrand und über die Reeling und das Oberdeck herüber,

*) Nach der Einteilung der Windstärken auf der Beaufortschen Skala von 1—12 in Stärke 12.

alles hinwegspülend was nicht niet- und nagelfest war. „Alle Mann auf, klar zum Manöver!“ ertönte jetzt, — es war gegen ½ 4 Uhr morgens, — das Kommando des ersten Offiziers Köster, und die Bootsmannspfeife wiederholte diesen Ruf, soweit er in dem Lärm der Elemente eben hörbar war. Die Mannschaft tappte durch die überschwemmte Batterie auf Deck, um in der rabenschwarzen Nacht, die durch keine Laterne zu durchdringen war, eine gefahrvolle Arbeit zu beginnen: es galt den gierigen, himmelanstrebenden Wogen die Boote zu entreißen, sie von ihren über Bord hängenden Ständern höher und mehr in das Schiff hinein zu bekommen, was auch gelang; aber unter welchen Anstrengungen! Die Kommandos waren nur in allernächster Nähe von Ohr zu Ohr verständlich, die menschliche Stimme reichte nicht mehr hin, die Elemente zu übertönen. Es war kein Sausen, kein Geheul des Orkans mehr, es war eine gewaltig dröhnende Musik, welche die Luft erfüllte. Das heulte, brauste und brodelte zum Erschrecken; dazwischen ein Ächzen, Winseln und Pfeifen, als ob da unten in den stygischen Wassern alle bösen Geister entfesselt wären. — Endlich war die schwere Arbeit vollbracht, und bis auf die Haut durchnäßt, suchte die Mannschaft mit verzweifelten Blicken in solchen noch nicht erlebten Aufruhr der Natur, die einzige noch geöffnete Luke zu gewinnen, um unter Deck zu gelangen.

An Nachtruhe war nicht zu denken; da die Korvette bald Kopf stand, bald auf der Seite lag, fast bis zum Kentern, wurde alles, Menschen und Gegenstände, durcheinander gewirbelt. Der beste Zufluchtsort waren immer noch die Hängematten, die jetzt auch zu ungewöhnlicher Zeit hängen blieben; nur mußte man sich mit besonderen Vorsichtsmaßregeln umgeben, um nicht herausgeschleudert zu werden. Was sich nicht dort befand, klammerte sich irgendwo mit Händen und Beinen an, so gut es eben gehen wollte, denn auch die besten Seebeine halfen jetzt nicht mehr. Essen war dabei völlig unmöglich, wo es versucht wurde, ergoß sich der Inhalt der Schüsseln und Teller über die Kleider, und Personen und Speisen befanden sich plötzlich in unliebsamem Durcheinander an irgend einer Bordwand. Wer gar zu sehr vom Hunger geplagt wurde, biß von einem Stück Brot ab, das mit der einen Hand festgehalten wurde, während die andere

irgend eine Stütze umschlungen hielt. Der Hunger trat indeß nicht so häufig ein, wohl aber das schlimmere Übel der Seekrankheit, von der viele gequält wurden. Trotz alledem ging der Humor nicht ganz verloren; zuweilen herrschte sogar große Heiterkeit und Gelächter, wenn dem einen oder anderen etwas geschah durch Stoß oder Fall, wenn er da oder dorthin geschleudert wurde, auf dem Boden kugelte oder wie ein Pfeil durch die Batterie schoß. Im Herzen sah es freilich bei diesem und jenem ganz anders aus. Der unausgesprochene Wunsch, der jedem auf den Lippen lag, war der, daß es Tag werden möchte; vermehren sich doch in der Nacht, wo das Gehör allein den Verkehr mit der Außenwelt vermittelt, die Schreckbilder leicht ins Ungeheuerliche. Zunächst ertönte jedoch abermals das Kommando, welches alle Mann auf Deck rief, wo eins der kleinen Seitenboote von den Wogen losgeschlagen und verschlungen wurde. Das war gegen 5 Uhr Morgens, wo es schon längst hätte hell sein müssen. Von dem anbrechenden Tag war aber noch keine Spur zu bemerken, nur ein schwaches Dämmerlicht verbreitete sich von Osten her, um die Lage in dunklen Umrissen zu entschleiern. Welch ein Anblick! Ringsum kochende See, die Wogen zu riesiger Höhe sich auftürmend, pyramidenartig sich zuspitzend, um beim Zusammenstürzen Schaummassen zu erzeugen, die das Schiff von allen Seiten umzischten, und bis zu den Mastspitzen emporspritzten. Nur sehr mühsam hielt die Korvette unter Sturmsegel. Eine Reserveraa, welche außer Bords angebracht war, eins der stärksten Rundhölzer, wurde von der See geknickt, wie ein Span, die Bezüge der Raaen und Masten flogen in Fetzen umher, und furchtbar schlingerte das Schiff, daß es sich bis über 30 Grad überlegte. Noch war aber kein Grund zu ernstlicher Besorgnis, so lange die Maschine ihre Arbeit verrichtete, und die Korvette in der Hand des Kommandanten blieb, der in diesen kritischen Stunden keinen Augenblick von seinem Posten gewichen war, und in dem allgemeinen Aufruhr der Natur seine Befehle so ruhig erteilte, als ob er im stillsten Fahrwasser dahinsegele. Das Zentrum des Teifuns zu vermeiden, darauf kam alles an, und daß es noch nicht passiert war, zeigte die stetige und schnelle Veränderung des Barometers, welcher noch immer fiel; und auch der Orkan nahm an Macht und Stärke von Minute zu

Minute zu, bis zu einer Höhe, welche auch eine groteske Phantasie nicht zu erreichen vermag. Bald rollten die Wogen wie ungeheure Berge heran, und hoben das mächtige Fahrzeug wie eine Nußschale auf ihren Rücken, um es dann wieder hinabschießen zu lassen in das Wellenthal, als ob es dort sofort begraben werden sollte. Bald wurde es von der Gewalt des Windes vollständig niedergeweht, so daß beim Überholen die Spitzen der Unterraaen ins Wasser tauchten. Die bange Frage: wird es sich wieder aufrichten? lag auf mancher Lippe. Die Batterie bot ein schreckliches chaotisches Bild. Aus den Backspinden waren die Nahrungsmittel und das Backgeschirr herausgefallen und trieben sich überall umher; vom Oberdeck kam Wasser heruntergelaufen, welches keinen Ausweg fand, da jede Luke vernagelt war, und erst unter der Axt der Öffnung schaffenden Zimmerleute sich verlief. Inmitten dieses Wirrwarrs hörte man Mannschaften, mit beiden Armen angeklammert und den Kopf vorn über geneigt, beten: „Noch niemals hat mich Gott verlassen, aber jetzt“ .... Am schlimmsten war das Maschinenpersonal daran, welchem bei einer gräßlichen Hitze von 5 in Thätigkeit befindlichen Kesseln, die schwere Arbeit oblag, trotz der Schwankungen des Schiffes, und des in den Schornstein blasenden Windes das Feuer im Brand zu erhalten. Indes man behauptete sich, man gewöhnte sich auch an diese forzierte Bewegung, und bannte jedes aufsteigende Gefühl der Angst mit der Überzeugung, ein gutes Schiff unter den Füßen zu haben, das nicht versagen werde.

Als jedoch gegen 7 Uhr aus dem Maschinenraum die Meldung kam, daß die in den Schornstein eindringenden Wind- und Wasserfluten das Feuer gelöscht hätten, wirkte diese Kunde um so niederschmetternder, sogar auf den Befehlshaber. Wenn auch die Schraube mehr über, als unter dem Wasser ging, so war sie doch die einzige Hilfe, den Mittelpunkt des Wirbelsturmes auf der erwarteten Seite zu passieren und dann das Schiff rechtzeitig zu wenden. Jetzt nahte der Moment der ernsten Gefahr; die Entscheidung mußte bald eintreten. Da, es war gegen ½8 Uhr, lösten sich die schwarzen Wolkenschleier, helle Strahlen zerteilten den Dunst, eine kleine Fläche am Himmel und auf dem Wasser erleuchtend, doch nur für einige Augenblicke, dann herrschte wieder Finsternis. Fast zu gleicher Zeit wurde jedoch gemeldet:

Der Barometer steigt! Das Zentrum des Wirbelsturmes war also passiert, aber auf welcher Seite? Noch wußte man das nicht, noch lag das Schiff Nordnordost, noch hatte der Wind nicht gewechselt, und die Möglichkeit, wieder in den kreisenden Strudel hineingezogen zu werden, war nicht ausgeschlossen Änderte der Wind so, daß die Korvette nicht folgen konnte, so war sie bei still stehender Maschine aufs höchste gefährdet. Aber siehe da! mit raumendem Wind drehte das wackere Schiff bei, das Zentrum des Teifuns war auf der erwarteten Seite passiert, der Sturm hatte etwas nachgelassen, die Hauptgefahr schien vorüber, als der Orkan gegen 9 Uhr Vormittags mit der stärksten Gewalt wieder losbrach. Bis auf 40 Grad neigte sich jetzt die Korvette zur Seite, fast senkrecht stand das Deck zum Zenith, mächtige Wellen zogen darüber hin und ergossen sich zum Teil in die Backen. Die Neigung nur um einige Strich stärker und der „Prinz Adalbert" war verloren. –

Doch die Vorsehung hatte es besser gefügt. In der Atmosphäre gingen günstige Veränderungen vor sich, der Himmel klärte sich nach und nach auf, und gegen Mittag war die Gewalt des Orkans gebrochen. Eine leichte Brise löste den kreisenden Wirbelsturm ab, nur die Bewegungen der aufgeregten See blieben noch heftig, zu stark für den mäßigen Südwest, der sich am Abend erhob, die Korvette ihrem Ziel Yokohama zuzutreiben, welches erst 3 Tage später erreicht wurde.

In südjapanischen Häfen.

Erwartung und Besorgnis — Die Opfer des Teifun (Frauenlob). — Die Feuerbrigade in Thätigkeit — Erster Verlust der Besatzung. — Zu Schießübungen nach Yokaska. — Kobe-Hiogo. — Osaka-Saikio (Kioto). — Der Inlandsee. — Unerschlossene Häfen — Meajima. — Hiroshima — Nagasaki. — Weihnachten und Neujahr — Zurück nach Kobe. — Ein Abenteuer. — Weitere Ereignisse. — Schießübung in der Bucht von Simidzu — Der Fuji-Yama. — Wieder in Jokohama.

Nicht ohne Sorge harrte man in Jokohama und Tokio der Rückkehr der deutschen Korvette. Der Teifun, welcher vor seinem Einlenken in den großen Ozean seine zerstörende und verheerende Wirkung weit nach dem Norden der japanischen Küste getragen hatte, gab zu ernsten Befürchtungen Anlaß. Ein Postdampfer, der mit dem „Prinz Adalbert" zugleich Hakodate verlassen hatte, war dem Wirbelsturme glücklich entgangen und hatte nach seiner schon am Abend des 13. September erfolgten Ankunft berichtet, daß ihm die Korvette am Vormittag dieses Tages außer Sicht gekommen sei. Da ihr Ausbleiben also leicht durch einen Unfall veranlaßt sein konnte, fuhr ein englisches Kanonenboot aus, sie aufzusuchen. Nach weiteren Nachrichten hatte der Teifun auch das englische Kriegsschiff „Iron-Duke", welches mit unserer Korvette wiederholt vor Anker gelegen, stark mitgenommen, so daß es später längere Zeit auf der Schiffswerft liegen mußte. Eine deutsche Bark, die im Hafen von Hakodate vom Sturme überrascht wurde, war gestrandet und von den japanischen Dschunken, die den Kurs des „Prinz Adalbert" gekreuzt hatten, wußte man gar nichts.

Für Fahrzeuge, die sich unter Land befinden und einem solchen Wirbelsturm nicht ausweichen können, wird er meist verhängnisvoll. Dies war im Jahre 1860 das Geschick des deutschen Schooners „Frauenlob" und der „Arkona". Beide

Schiffe befanden sich vor dem Eingang der Bai von Jedo, unweit Jokohama. Der „Frauenlob" im Schlepptau der „Arkona" wurde von ihr getrennt und mit 42 Mann, darunter 6 Offiziere, von den Wellen verschlungen. Kein überlebender Schiffbrüchiger, kein Mast, keine Planke haben auch nur die geringste Andeutung über sein Schicksal gegeben. Niemand weiß zu sagen, wo jene Braven in die dunkle Flut hinabgezogen wurden, wo ihre Gebeine ruhen. Denn:

„Das ist des Seemanns Los; ein wildbewegtes Leben,
Ein schneller Tod, ein Grab im Wellenschoß,
Und keinen Kranz aufs Kreuz geflochten, und gegeben
Von Freundeshand. Das Weltmeer wild und groß
Dient ihm als Friedhof."

Von einem Dampfschiff, welches die japanische Regierung damals zu Hilfe aussandte, wurde ebenfalls nie wieder etwas gesehen; ein zweiter Teifun hatte auch dieses Schiff verschlungen, ebenso die englische Kriegsbrigg „Kamilla", während die „Arkona" zwar stark beschädigt, aber doch glücklich entkam. Das Einzige, was dem Seemann einem solchen Sturm gegenüber übrig bleibt, ist, das Schiff an einen solchen Ort zu bringen, wo es nur einen kleineren Teil des gewaltigen Stoßes auszuhalten hat, nicht aber in den Mittelpunkt hineingerät.

Daß dies möglich ist, wird den verdienstvollen Forschungen von Redfield und Reid, von Piddington und Dove verdankt, welche das Auftreten der Wirbelstürme auf ganz bestimmte Gesetze zurückführen. Mit Hilfe der Kenntnis dieser Gesetze kann der Seemann bestimmen, in welcher Richtung das Zentrum des Sturmes heranzieht und dann sein Schiff so legen, daß es, in dem äußeren Teil des Wirbelwindes bleibend, von dem rasenden Innern nicht getroffen wird. Die Gefahr ist dann keineswegs ganz beseitigt. Die Namen der im Teifun untergegangenen Schiffe sind ungezählt, der namenlosen Fahrzeuge, die spurlos verschwinden, nicht zu gedenken, aber auch manch stark gebautes Kriegsschiff und manch anderer seetüchtiger Kiel erlagen. Sollte also der „Prinz Adalbert" das Schicksal des „Frauenlob" geteilt haben? Zum Glück erwiesen sich alle Befürchtungen als grundlos. Mittwoch den 17., vormittags 11 Uhr, traf die Korvette glücklich im Hafen ein zur großen Freude aller derjenigen, welche

die Fahrt des Schiffes, mit dem Hohenzollernprinzen an Bord, mit besonderer Teilnahme begleitet hatten. Durch den Cyklon waren die nautischen Eigenschaften des „Prinz Adalbert“ auf die höchste Probe gestellt worden, aber er hatte dieselbe glänzend bestanden. Außer dem Verlust der zweiten Jolle und der Reserveraa war nichts zu beklagen. Die Spuren des Sturmes machten sich zwar überall bemerkbar, nicht nur am Oberdeck und der Batterie, sondern bis in die Lasten hinab, aber mehrere Male „Reinschiff“ brachte alles wieder in Ordnung. Auch der Tüchtigkeit der Mannschaft mußte ein gutes Zeugnis ausgestellt werden. Sie hatte sich in dem Moment der Gefahr bewährt und wie kritisch die Lage war, dessen wurde man sich erst jetzt voll bewußt. Mit schrecklicher Deutlichkeit wurde jetzt manchem klar, daß er bereits mit einem Fuße im Grabe gestanden, dem der Seeman eigentlich immer sehr nahe ist. Es bleibt ihm nur eigentümlich, daß er nicht eher an die Gefahr glaubt, bis er von ihr verschlungen wird, und das ist ein Glück. Vorzeitige Angst oder Verzweiflung würde seine Thatkraft lähmen, furchtlose Zuversicht hingegen, welche bis zum letzten Augenblick ausharrt, beseitigt sehr oft die Gefahr, und hier ist das Beispiel und die Haltung des Vorgesetzten von unschätzbarem Wert. So hatte auch die eiserne Ruhe, mit welcher der Kommandant sein Schiff im Kampf mit den entfesselten Elementen lenkte, ihre Rückwirkung auf die Mannschaft nicht verfehlt und namentlich den jungen Kadetten gezeigt, was der Führer, zu dessen Stellung sie selber einst berufen sind, durch moralische Kraft vermag. Da war kein Zaudern und Zagen, als es galt, in der stockfinstern Nacht, unter dem Toben des Meeres und dem Schwall der schäumenden Wogen, Hand anzulegen. Jeder that seine Schuldigkeit mit Einsatz seiner ganzen Kraft, und nicht zum letzten der junge Hohenzollernprinz, der zum erstenmale den ganzen Ernst seines zukünftigen Berufes an sich erfuhr und unter des echten Seemanns Devise „Hilf Dir selbst, so hilft Dir Gott!“ mitgekämpft hatte.

Nun lag man im Hafen sicher geborgen, aber vom Lande her drohte ein anderer, noch schlimmerer Feind, die Cholera, welche vorerst jeden Verkehr mit der Hafenstadt unmöglich machte. Allmählich lockerte sich indeß auch die Strenge des Verbots an

Land zu gehen, so daß Prinz Heinrich am 28. Sept. eine Parthie nach Tokio und Nikko unternehmen konnte, von wo er am 5. Okt. wieder zurückkehrte. Der alte Freund der Korvette, Tom, erschien wieder, die Händler und Waschleute folgten, bis sich das Hafenleben ganz in den gewöhnlichen Geleisen bewegte. Neues ereignete sich wenig, nur daß die kleine Feuerbrigade in dieser Zeit wiederholt alarmiert wurde, um an eine oder die andere Brandstätte an Land zu Hilfe zu eilen. Die häufige Wiederkehr der Schadenfeuer, welche bei der leichten Bauart der Häuser schnell eine große Ausdehnung annehmen, erregt den Japaner allerdings nicht, ebenso wenig die Zerstörung durch andere elementare Ereignisse, wie z. B. Erdbeben, die hier zu Lande nicht selten sind.

Einbuße der Mannschaft durch Krankheit oder Unglücksfall hatte der „Prinz Adalbert" seit seiner Ausfahrt nicht erlitten; jetzt forderte das Geschick auch von ihm seinen Tribut in der Person des erst 19jährigen Obermatrosen Ziegert, der am 4. Okt. im deutschen Marinelazareth zu Yokohama untergebracht worden war, und bereits am 10. einer Lungenentzündung erlag. Am 13. vormittags fand das feierliche Begräbnis statt. Der Kommandant, Se. Königl. Hoheit Prinz Heinrich, die dienstfreien Offiziere, sowie eine Division der Besatzung begleiteten den geschmückten Sarg, die Schiffsmusik, Trauermärsche spielend, voran. Pfarrer Nauck hielt eine ergreifende Grabrede, dann wurde der Sarg in die Gruft gesenkt, und jeder der Kameraden und Vorgesetzten widmete eine Hand voll fremder Erde als letzten Abschiedsgruß dem Toten, der in fernen Landen, weit von der Heimat ruhen sollte. Ein Denkstein, von der ganzen Besatzung durch Beisteuerung errichtet, bezeichnete die Grabstätte. — Wohl wanderten in jener Stunde, und ebenso am 14. Oct., dem Tag, wo vor einem Jahr die Korvette die norddeutsche Hafenstadt verlassen hatte, die Gedanken nach der Heimat, wohl sehnte mancher den Augenblick herbei, wo die Turmspitzen Kiels wieder in Sicht kommen würden, aber noch hatte die Korvette mancherlei Pflichten und dienstliche Obliegenheiten zu erfüllen.

Die Taktik der Kriegsmarine verlangt, daß auch ein Schiff, dessen erster Zweck die Ausbildung der Seekadetten ist, die Kriegsbereitschaft im Auge behält. Der Kommandant des „Prinz Adalbert" hatte deßhalb schon länger beabsichtigt, eine größere

Schießübung zu veranstalten, war aber daran gehindert worden. Jetzt schien die Zeit günstig, und so verließ die Korvette am 18. Oktober den Hafen von Jokohama, um schon eine Stunde später in Yokaska, einer zwischen Bergen ganz versteckt liegenden Stadt mit Schiffswerft, Docks und reizender Umgebung Station zu machen. Starker Regen und ungünstiger Seegang machten indeß Montag, den 20., den Beginn der Übungen unmöglich, aber am Dienstag von 1/2 8 Uhr morgens an hallte die Bucht und die kleine stille Insel in der Nähe Yokaskas, die zum Standort der Scheibe gemacht worden war, vom Kriegsgetöse wieder. Es wurde unter Halb- und Volldampf im Vorbeifahren geschossen, mit Übungs- und scharfen Granaten, die Geschosse zischten und sausten durch die Luft, rotierend warfen sie die verderbenbringenden Granatsplitter unter neuen Detonationen ans Ziel, bis Nachmittags 3 Uhr die Scheibe in Stücke zerschmettert in den Wellen verschwand. Schul-, Übungs- und gefechtsmäßiges Schießen lösten sich in den nächsten Tagen ab, worauf am 23. die Handfeuerwaffen an die Reihe kamen. In dem Dröhnen der Geschütze ertönte nun das durchdringende Hornsignal: „Entern, abschlagen!" Die Mannschaft einer Batterie stürzt auf Deck an die Reeling mit dem Gewehr in der Hand; das Büchsenfeuer mischt sich in den Donner der Kanonen, oben auf den Masten feuern die Scharfschützen, deren Ziel die feindlichen Offiziere, in erster Linie der Kommandant, oder die Leute am Ruder sind — ein kriegerisches Schauspiel zunächst, aber mit allem Ernst für den wirklichen Kampf vorbereitet.

Als Zuschauer hatte sich für die vierte Schießübung am 25. ein japanischer Prinz angesagt, sich aber dann durch seinen Adjutanten vertreten lassen, der zugleich mit dem Ministerresident von Eisendecher und den Konsulen Knappe und Bähr zur Fahrt nach Yokaska an Bord gekommen war. Nachdem am 24. auf der Fahrt nach Jokohama — die Korvette kehrte jeden Tag wieder dorthin zurück — auch die Torpedos zur Verwendung gekommen waren, hatten die Übungen ihr Ende erreicht.

Es folgte der Geburtstag des Tenno am 3. November, mit allseitigem Ausflaggen der im Hafen liegenden Schiffe gefeiert, und am 11. der unerwartete Besuch zweier japanischer Prinzen, darunter der präsumptive Thronfolger. Prinz Heinrich empfing

die Gäste am Fallreep angesichts der in zwei Divisionen angetretenen Mannschaften, und stellte ihnen die in Front stehenden Offiziere vor, worauf er sie in die Kajüte geleitete. Nach kurzem Verweilen kehrten sie wieder zurück und verließen unter den Klängen der japanischen Hymne und dem üblichen Salut die Korvette, um sich zur Besichtigung an Bord des englischen Kriegsschiffes „Iron-Duke“ zu begeben.

Worauf die Korvette im Hafen von Jokohama allein noch wartete, das war die Segelordre nach Indien. Da sie nicht eintreffen wollte, so wurde am 12. Nov. nachmittags ½3 Uhr der Anker gelichtet zur Fahrt nach Kobe oder Hiogo, wie der alte, japanische Teil der Stadt genannt wird. Das Wetter war ungünstig. Unter Volldampf ging es immer dicht unter Land dahin, am 14. mit einem englischen Brotkutter im Schlepptau, der, von der Weltausstellung in Sidney zurückkehrend, nur mit Mühe gegen die hohe See ankämpfte. Leider riß die Trosse, so daß der Kutter seinem Schicksal überlassen werden mußte, da es wegen des hohen Seegangs auch nicht möglich war, ihn längsseits kommen zu lassen und mit den mangelnden Kohlen zu versehen. Am andern Tage fuhr die Korvette aus einer Bucht, wo sie vor Anker gegangen war, wieder zurück, um ihn aufzusuchen, indeß das Fahrzeug hatte sich glücklich nach Kobe durchgeschlagen, wo die Korvette am 15. Nov. ankam.

Prinz Heinrich besuchte von hier aus mit Gefolge, darunter auch Herr v. Eisendecher, der mitgekommen war, Osaka, die Perle Nippons, das japanische Venedig genannt wegen der zahlreichen Kanäle und des lebhaften Bootsverkehrs, eine der drei Fu oder großen Hauptstädte des Landes, die den letzten Zufluchtsort des abgesetzten Taikun bildete. Auch der „Westhauptstadt“ Saikio, früher Kioto genannt, sowie der alten Kaiserstadt Nara galt ein Ausflug, da Zeit und Neigung vorhanden waren, noch w itere Kenntnisse des Landes zu sammeln und es sich wohl verlohnte, gerade jene, durch eine großartige Natur, kunstreiche, von Tausenden von Pilgern besuchte Tempelstätten, den schönen Biwasee und andere landschaftliche Reize ausgezeichneten Gegenden kennen zu lernen. Es waren nachhaltige Eindrücke, die Prinz Heinrich gewonnen hatte, als er am 23. wieder zurückkehrte, um leider zu vernehmen, daß am Abend des

Geburtstages der Frau Kronprinzeß, der auch auf dem „Prinz Adalbert" gefeiert worden war, ein Mann über Bord gefallen sei, und seinen Tod in den Wellen gefunden habe. Ein Handwerker, namens Krempke, war dem Matrosen — demselben Uschkenat, welcher am 11. Juli 1879 beim Segelexerzieren über Bord gefallen, aber gerettet worden war — sofort nachgesprungen, hatte jedoch nur die Mütze des Unglücklichen gefaßt und dieser war spurlos in den Wellen verschwunden, ohne daß man ihn auffinden konnte. Erst am 13. Dezember erhielt die Korvette Nachricht von der Bergung der Leiche, die später auch einen Grabstein erhielt. Am 25. und 26. November benutzten die in Kobe und Hiogo ansässigen Deutschen die Gelegenheit, den Prinzen mit einem Fest und einer großartigen Illumination zu feiern, dann setzte die Korvette ihre Fahrt fort. Mit einem Lootsen und einem Dolmetscher an Bord, der bei dem beabsichtigten Besuch einiger unerschlossener Häfen den Verkehr mit den Ortsbehörden vermitteln sollte, dampfte der „Prinz Adalbert" dem Inlandsee zu, jenem schmalen Wasserarme, der sich zwischen Nipon, Sikok und Kiushiu erstreckt, viele Buchten und kleine Eilande bespülend, ohne bis jetzt in den Bereich der Zivilisation gezogen zu sein. Anfänglich mit 3, dann mit 4 und 5, schließlich probeweise einige Stunden mit 6 Kesseln dampfend, lief die Korvette in der Bucht Uschino Umi ein, wo bei Simo Muro auf der Insel Suzo Sima Anker geworfen wurde. Den dreitägigen Aufenthalt füllten Vermessungsarbeiten und Jagdpartien aus, dann ankerte der „Prinz Adalbert" am 4. Dezember vor Marugame, am 5. vor Mitarai und am 6. für zwei volle Tage in dem selten besuchten Revier von Meajima auf der Insel Itsuku. Eine kleine Steinlaterne von Wasser umspült, sowie ein Merkzeichen für die allzeit beschäftigten Fischer der Insel, steht an einer Landspitze. In der Nähe des Ankerplatzes aber befindet sich ein Tempel mit einem weit ins Wasser gebauten Torii, in dessen Bezirk heilige Hirsche und Rehe verehrt werden, die so zahm sind, daß sie jeder Lockung, zumal mit Futter, ohne Scheu Folge leisten. Der Ausflug nach Hiroshima, der viertgrößten Stadt des Landes, welche von dieser Station aus unternommen wurde, gestaltete sich besonders originell. Mit Jinrikishas ging es in $2^1/_2$ stündiger Fahrt immer dicht am Strande entlang, um

10 Uhr wurde die durch große Gewerbe- und Handelsthätigkeit ausgezeichnete Stadt von 78104 Einwohnern (1881) erreicht und von den Teilnehmern am Ausflug besichtigt. Da Pferde zur Disposition gestellt waren, konnte dies unter dem Schutze von Polizisten mit Gründlichkeit geschehen, worauf Prinz Heinrich mit seinen Begleitern sich zum Gouverneur begab, einer Einladung zum Diner folgend. Spalier bildende Japaner, vom ältesten bis zum jüngsten in lange schwarze Fräcke gekleidet, empfingen ihn hier und bedienten später auch bei Tische, wo es teilweise sehr urwüchsig zuging. Die Frackträger, nicht so lang, wie ihr Gewand, stolperten zuweilen darüber, warfen die Fische auf den Boden und sammelten sie sofort wieder mit den Händen auf, um sie den Gästen so zu präsentieren. An Wein und Bier war kein Mangel, wohl aber an Propfenziehern, weshalb die Flaschen geköpft werden mußten. Diese und andere sehr merkwürdige Eindrücke nahmen die deutschen Herren von dort mit fort, als sie galoppierende Kulis mit Jinrikishas schnell wieder nach dem Schiff zurück brachten, welches am 9. Dez., 1/28 Uhr morgens, Meajima verließ, um an demselben Tage in der von Bergen dicht umschlossenen, gegen jeden Sturm geschützten Bucht von Suruge am Eingange der Hinado-Straße für eine Nacht zu ankern. Das nächste Ziel der Korvette, Nagasaki, unter kühler Witterung und gelegentlichem Schneetreiben am 11. Dezember 1/22 Uhr Nachmittags erreicht, brachte dann längeren Aufenthalt.

Die Fahrt von Hiogo nach dem Inlandsee, vom schönsten und vor allem so milden Dezemberwetter begünstigt, daß man sich auf Deck aufhalten konnte, war reich an Naturschönheit, voller Abwechslung durch die zahlreichen kleinen Inseln und Dörfer und durch den Blick auf das Land, welches der arbeitsame Japanese bis hoch hinauf urbar macht, mit Reis, Thee, Baumwolle bepflanzt, ja sogar mit Sand aufböscht, wo der Boden versagt. Nagasaki aber, die Hauptstadt der Insel Kiushiu, mit einem der tiefsten und sichersten Häfen Nippons, bildet so recht den Typus japanischer Küstenlandschaft, gewissermaßen das Probestück der Naturschönheit des Landes. Durch ein Labyrinth von Eilanden, durch felsige Gestade mit phantastisch gebildeten Thoren und Höhlungen, wo das Meer braust, tritt man in den Hafen ein, der ein liebliches, zauberisch-schönes Bild enthüllt. Auf der

Westseite ist die Insel Takabobo (Papenberg) vorgelagert, von deren steilen Höhen einst (1618) Tausende gemarterter Christen ins Meer gestürzt wurden. Jahrhunderte sind darüber hingegangen, jede Spur verwischend, und heute halten die europäischen Residenten ihr Picknick am Papenberg, nachdem Nagasaki aus einem Fischerdorf zu einer reichen Handelsstadt emporgeblüht ist.

Wie ein stiller Gebirgssee liegt die Bucht da, amphitheatralisch steigt die Stadt vom Ufer empor und dahinter dehnen sich langgestreckte, mit saftigem Grün bewachsene Bergmassen aus. Unten am Strande ist das europäische Viertel, in dem alle Nationen vertreten sind, wie die auf den Häusern wehenden Flaggen anzeigen. Weiter zurück steigt die japanische Stadt die prächtig bewaldeten Vorberge hinan, gekrönt von Theehäusern und Tempeln, zu welchen der Fremde besonders gern wallfahrtet. Der Zugang zu diesen Tempeln ist erst durch mehrere Thore zu erreichen. Im Innern befindet sich überall dieselbe Einrichtung, sitzende Gottheiten in den Nischen, beschattet von uralten Bäumen, Koniferen, Lorbeer, Eschen, Ahorn und Eichen, die Gräber und Wege sind beschnitten, der Bau meist aus Holz, das graue Ziegeldach von geschweifter Form, lastet schwer auf den mit bunten Arabesken und Thieren bemalten Wänden, Balken und Pfeiler zeigen reiches Schnitzwerk, oft auch Vergoldung, während mythologische Ungeheuer die Motive für die Ornamente abgeben. Ehe man eintritt, wird selbstverständlich die Fußbekleidung abgelegt, um den mit sauberen Strohmatten ausgelegten Boden nicht zu beschmutzen. Ein freundlicher Priester oder besser Tempelhüter, der für Geldgeschenke nicht unempfänglich ist, aber niemals unbescheiden oder zudringlich wird, wenn die Gabe nicht genügt, giebt den Führer ab durch den dunklen Tempelraum, dessen Wände mit buntem, rot und schwarz lackiertem Getäfel bekleidet sind. Gelten doch beide Farben den Japanern als diejenigen der Freude, indes weiß Trauer bedeutet. Neben dem Altar, der oft das ganze Heiligtum ausfüllt, thront Shakka, der höchste der Götter, von Aposteln umgeben; in Nischen und auf Seitenaltären zwischen reichvergoldeten Säulen, vergoldete Arabesken in der Gestalt von Lotosblumen, haben noch andere Gottheiten Platz genommen,

von denen keine eine besondere Almosenbüchse verschmäht. Der Spiegel als Symbol der Wahrheit und Reinheit im Shintotempel ist von Kandelabern und Weihrauchgefäßen umgeben und bildet den Mittelpunkt des Ganzen. Der Anbeter der Shintos wäscht sich zunächst im Vorhof des Tempels Gesicht und Hände an dem steinernen Brunnen, um auch äußerlich rein vor der Gottheit zu erscheinen und wartet, nachdem er ein Glockenzeichen gegeben, bis er an die Reihe kommt, die ohne Unterschied der Person streng innegehalten wird, denn vor der Gottheit sind alle gleich. Dann kniet er auf dem Teppich vor dem runden Metallspiegel nieder als der sündige Mensch, der nicht wagt, sein Angesicht zum Spiegel zu erheben und gemäß der Kernlehre des Shintoismus, welche lautet: „Wer in den Spiegel schauen kann, ohne zu erröten, der allein ist würdig, vor die Gottheit zu treten; aber niemand nahe mit Kummer und Gram im Herzen; eine freudige Stimmung, ein heiteres Herz allein kann die Andacht verrichten.“ Oft umgeben Galerien die Tempel, oder man gewahrt ihnen gegenüber eine offene, von schwerem Dache überdeckte Estrade, auf welcher religiöse Aufführungen stattfinden, in wunderlichen Tänzen bestehend, welche der schwerbewaffnete Priester tanzt und bei denen er in wahrhaft klassischen Stellungen und plötzlichen Wendungen den ihm und der Gemeinde unsichtbaren Dämon bekämpft.

So war die fremd anmutende Atmosphäre beschaffen, inmitten deren die deutschen Seeleute bei hellstrahlendem Tannenbaum ihr Christfest feierten, zum zweiten Mal seit dem Abschied von der Heimat. Schon mehrere Tage war es vorbereitet und jede Freizeit den üblichen Dekorationen gewidmet worden. Bereits am Morgen des 24. rief grünes Laub, Tannen- und Fichtenzweige und ganze Tannen die Weihnachtsstimmung hervor. Mittags nach dem Essen begann die Ausschmückung der Backen, die aufs beste gelang. Die Batterie, an deren Eingang der Platz für die Musik bestimmt war, glich einem Konzertsalon im Festgewand, der Heizraum verwandelte sich in einen einladenden Speisesaal, so daß nach dieser Richtung hin kaum mehr geleistet werden konnte. Der Weihnachtsabend selbst verlief in der schönsten Weise, wie im Jahr vorher in Montevideo, nur daß diesesmal ein deutsches Kriegsschiff S. M. Kononenboot „Cyclop“, welches

behufs Inspizierung von Shangai nach Nagasaki berufen worden war, mit der Korvette Bord an Bord Weihnachten und auch Neujahr feierte. Schnell kam er heran der 31. Dezember, der Schluß des Jahres 1879, der Wendepunkt von dem Dante sagt:

„Die Stunde war es, wo mit stillem Weinen
Der Schiffer an die ferne Heimat denkt.“

Viele warteten an Bord diese letzte Stunde ab, um Freunden und Kameraden ein „Prosit-Neujahr“ zuzurufen, so wie man es zu Hause gewöhnt ist, um so mehr, als das Wetter gut war und bei milder Temperatur den Aufenthalt an Deck gestattete. Auch ein ordentlicher Grog fehlte nicht, die Mannschaft bei guter Stimmung zu erhalten. Ist es doch eine oft beobachtete Erscheinung, daß die Wiederkehr von Festtagen, die in der Heimat im Kreise der Familie und Hausfreunde gefeiert werden, draußen in der Fremde schwermütige Empfindungen hervorruft. Die Musik spielte also bis Mitternacht heitere Weisen und als die Glocke 12 Uhr — 16 Glas — geschlagen, einen Choral. Tief war der Eindruck, welchen das geistliche Lied hier in der einsamen Meeresbucht hervorbrachte und niemand vermochte sich ihm zu entziehen. Alle die noch wach waren, wünschten sich gegenseitig ein glückliches neues Jahr, und auch vom „Cyclop“ tönten die Grüße des Jahreswechsels herüber, um dankend erwidert zu werden. So wurde das alte Jahr in guter Stimmung verabschiedet, das neue aber mit der Hoffnung begrüßt, daß es ein glückbedeutendes sein möchte. Freilich gewisse Zweifel ließen sich auch hier nicht ganz zurückdrängen und mit dem anbrechenden Morgen des 1. Jahrestages erneuerten sich die Fragen an das Schicksal. Was birgt das Jahr 1880 in seinem Schoß? Wird Helios, der lichtspendende Gott, der dort aus den Fluten heraufsteigt, eine glückliche Heimkehr bescheren? Wird der junge Hohenzollernprinz dem Kreis der hohen Eltern und Geschwister, die jetzt seiner besonders lebhaft gedenken, wohlbehalten zurückgegeben werden, nachdem der Tod in dem abgeschlossenen Jahr eine große Lücke in die Familie gerissen? Werden die Adalbertleute zu Hause alles so antreffen, wie sie es verlassen und werden sie selber glücklich dorthin zurückkehren, oder von neuem der Wut der fürchterlich sausenden Windsbraut ausgesetzt sein? Liegen doch

noch unermeßliche Fluten des salzigen Meeres zwischen der Hafenstadt am Ende der Welt und der Scholle, wo das Vaterhaus steht. Drüben am Gestade brach sich das Meer, dumpf tönte die Brandung, die Wellen rauschten, aber keine Antwort! — —

Solche Gedanken variierte am 2. Neujahrstag auch die Musik der Korvette in dem Liede: „Wer weiß, ob wir uns wiedersehen?" — als S. M. Kanonenboot „Cyclop" sich anschickte den Hafen zu verlassen. Doch sollte das Wiedersehen unerwartet schnell erfolgen, denn das weiße Kanonenboot wegen schlimmen Wetters wieder umgekehrt, erschien schon am 4. Januar wieder, um am 6. mit einem tagszuvor von seinem Kutter im Wettrudern gegen ein russisches Kriegsschiff errungenen Preis den Hafen zum zweiten mal zu verlassen. Einige Stunden später befand sich auch die Korvette auf der Rückfahrt im Inlandsee mit dem Kurs nach Norden. Nur in Simo Mara und Sakade wurde diesmal angelegt, und Kobe in beschleunigtem Tempo der Schraube erreicht. Ein Arrestant an Bord in der Person des deutschen Steuermannes eines Kauffahrteischiffes, der einem amerikanischen Matrosen im Streit tötliche Wunden beigebracht und nun eine Freiheitsstrafe verbüßen sollte, war in Kobe abzuliefern. Diesmal aber wurde die Station nicht mit solcher Freude begrüßt wie am 15. November 1879. Die Natur befand sich nunmehr auf dem Rückzug, das frische Grün der Bäume war verschwunden, entlaubt standen sie da, die Felder lagen öde und eine leichte Schneedecke auf den Bergen erweckte kein Verlangen zu Ausflügen in die sonst schöne Umgebung. Man zog bei der niedrigen Temperatur den Aufenthalt in Stadt und geschlossenen erwärmten Räumen vor, bis das Wetter wieder schöner wurde und ein Spaziergang sich angenehm gestaltete, denn der Aufenthalt zog sich in die Länge. Am 2. Februar erschienen 50 Japaner mit Holzhammer und Meißel an Bord, das Batteriedeck zu dichten, d. h. die Fugen mit Werg und Pech zu verschließen. Da begann denn ein Hämmern und Pochen, daß niemand sein eigenes Wort verstehen konnte. Fünf Tage wurde es fortgesetzt von 7 Uhr morgens bis abends 6 Uhr nur mit einer kurzen Mittagspause von Seiten der Arbeiter, um den in einem Kistchen mitgebrachten Reis zu verzehren, die einzige Nahrung während des ganzen Tages bei einem Lohn von 1,20 Mk. Wer konnte, entzog

sich diesem Lärm, und auch Prinz Heinrich benutzte jene Tage u. a. zu einem Jagdausfluge in Gesellschaft seines Gouverneurs und des Kapitän-Lieutenants von Debschitz, der einen abenteuerlichen Ausgang nehmen sollte.

Begleitet von zwei englisch sprechenden Japanesen als Dolmetschern, waren die drei Herren am 7. Februar mit der Eisenbahn nach Osaka gefahren und hatten in dessen Nähe jagend einige Hühner erlegt, als sie ein Gehege passierten, wo nicht geschossen werden durfte.

Man unterließ das auch, ohne jedoch hindern zu können, daß zwischen den Dolmetschern und den herbeigeeilten Besitzern, welche die Jäger der Erlegung nicht jagdbaren Wildes beschuldigten, ein Handgemenge entstand, welches mit der Arretierung der Dolmetscher durch die inzwischen benachrichtigte Polizei geendet haben würde, wenn sie nicht von Prinz Heinrich und seinen Begleitern verteidigt worden wären. Die Polizisten zogen jedoch Verstärkung heran, auf ihren Pfiff eilten die Kanarienvögel — so wird die gelbgekleidete Hermandad des Landes bezeichnet – herbei und entwickelten eine ungewöhnliche Thätigkeit. Allen Jinrikisha-Leuten wurde sofort verboten, die Deutschen zu fahren, der Bahninspektor durfte kein Fahrbillet verabreichen lassen, so daß die drei Jäger gezwungen waren, den Weg von einigen Stunden nach Kobe zu Fuß zurückzulegen, wo neue Überraschungen ihrer harrten. Auch hier war kein Kuli zu haben für die Fahrt zum Gouverneur, und als man an dessen Haus abermals zu Fuß anlangte, wurde der Bescheid erteilt, daß er abwesend sei. Weitere Schritte wurden nunmehr beim deutschen Konsulat gethan, und auch ein Bericht an den Mikado abgesandt, der alsbald einen Generalbevollmächtigten abschickte, um die Angelegenheit zu untersuchen und zu schlichten. Mit der Maßregelung des Gouverneurs, der jetzt wiederholt erschien, um Abbitte zu leisten, oder seinen Dolmetscher zu demselben Zwecke sandte, wäre auch der Vorfall beigelegt gewesen, wenn nicht der Redakteur der „Hiogo News“, im Bedürfnis nach Sensation, das Intermezzo zu einer internationalen Staatsaffäre mit Strömen von Blut und der Verhaftung deutscher Eindringlinge aufgebauscht hätte, wofür er schließlich mit einer Freiheitsstrafe von 6 Monaten und 150 yen Geldbuße belegt wurde. —

Auch noch einige andere Ereignisse brachte der Aufenthalt im Hafen von Kobe. Ein italienisches Kriegsschiff „Vettor Pisani", mit dem Herzog von Genua als Kommandanten, welches bereits in Yokohama und Hakodate erwartet worden war, traf am 17. Februar ein und tauschte mit dem „Prinz Adalbert" sowie mit einem dort ankernden englischen Kriegsschiff Flaggengruß und ceremoniellen Besuch. Letzteres Schiff hißte am 25. den Heimatswimpel, nicht ohne ein Gefühl des Neides von seiten der Adalbertleute, die in der Nacht vom 29. Februar zum 1. März Gelegenheit fanden, sich bei bei dem Brand eines mit 60000 Kisten Petroleum beladenen amerikanischen Vollschiffes auszuzeichnen, wofür später ein Dankschreiben des amerikanischen Konsuls in Kobe einlief. Gegen 4 Uhr morgens war die kleine Feuerbrigade alarmiert worden und ausgerückt, um sich an den Arbeiten zur Rettung des „Charles" zu beteiligen. Der Versuch, das Schiff durch Anbohren und Anschießen zum Sinken zu bringen, mißlang wegen der geringen Wasserhöhe, das Feuer griff immer weiter um sich, und plötzlich erfolgte ein starker Knall, der für die arbeitenden Mannschaften das Signal wurde, sich schleunigst in die Boote zu retten, wenn sie nicht, wie einige Matrosen und ein Kadett vom „Prinz Adalbert" über Bord sprangen. Nunmehr schien alles verloren. Mit Blitzesschnelle verbreitete sich die Flamme, züngelte am Fockmast empor, ein Mast nach dem andern fiel, aber trotzdem zog sich das Schauspiel des brennenden Schiffes drei Tage hin, und am 3. März nachmittags 6 Uhr wurde das Wrack unter Flammen sogar noch versteigert. Ein Werftbesitzer erstand es für den Preis von 7750 Dollar, engagierte alle aufzutreibenden Zampane und Dschunken, welche Sand nach dem Schiff bringen mußten, erstickte nach zweitägiger Anstrengung das Feuer, rettete noch 28000 Kisten Petroleum und erzielte damit einen Gesamtgewinn von ca. 30000 Dollar. Um diesem Drama noch ein blutiges Relief zu verleihen, hatte ein Matrose des Amerikaners den 2. Steuermann in seiner Schlafkammer an Land überfallen und erstochen. Mit dem blutigen Messer in der Hand wurde er von den Matrosen festgenommen und von der Polizei in Haft gebracht, wobei es sich ereignete, daß während der Untersuchung ein auf Wache befindlicher japanischer Posten ermordet wurde, ohne daß es gelang, den Schuldigen zu entdecken.

Unter diesen Episoden verlief die Zeit sehr schnell, und wäre der Kommandant nicht der Notwendigkeit gewichen, würde die Korvette noch länger verweilt haben. Schon zweimal war sie von Yokohama aus verproviantiert worden in der Voraussetzung, daß man nach Eintreffen der erwarteten Segelordre nicht wieder dorthin zurückkehren würde. Nun da diese auf sich warten ließ, blieb nichts weiter übrig, als jenen Hafen wieder anzulaufen. Auf der am 18. März angetretenen Fahrt dahin sollte die zweite Schießübung stattfinden, die jedoch hoher Seegang und zur Batterie hereinlugende Wellen unmöglich machten. Kaisers Geburtstag, diesmal in die stille Woche fallend, wurde vor Ooshima, einem kleinen, dem öffentlichen Verkehr nicht zugänglichen Hafen, mit Flaggenschmuck, Musterung, einer patriotischen Ansprache des Kommandanten, dem Salut von 21 Schüssen und den üblichen Vergünstigungen an die Mannschaft gefeiert. Der Nachmittag brachte sogar einige Aufregung durch ein Rencontre, welches die bei Kuschimoto gegenüber Ooshima ans Land gegangenen Offiziere und Seekadetten wegen eines weitab von dem Orte angezündeten Feuers hatten. Es war dabei ein kleiner, aber von selbst wieder erloschener Brand entstanden, und zwischen den Begleitmannschaften der Gelandeten und den herbeigeeilten Japanesen war es zu Thätlichkeiten gekommen. Die nach dem Schiff zurückkehrenden Offiziere wurden vom Ufer aus mit Steinwürfen verfolgt, und auch der an anderer Stelle mit dem ersten Offizier gelandete Kommandant wurde von den Eingeborenen festgehalten, infolgedessen die Sicherheitswache um 4 Uhr durch die 2. Gig zum Antreten befohlen wurde, ohne daß sie jedoch von ihren scharfgeladenen Gewehren Gebrauch machte, denn auf dem halben Wege zum Lande kamen bereits die Boote mit dem Kommandanten und seinem Begleiter zurück. Immerhin stellte sich am Abend ein höherer Polizeibeamter mit zwei Japanern, von denen der eine englisch sprach, an Bord ein, um Schmerzensgeld für einen mit der Ruderpinne getroffenen Landsmann zu fordern, was rundweg abgelehnt wurde, während sich der Kommandant bereit erklärte, für den am Lande möglicherweise entstandenen Feuerschaden Vergütung zu leisten. Die Mannschaften waren sogar über die Vorgänge des Nachmittags sehr erregt und zeigten nicht übel Lust, die Abgesandten

der Japanesen das Vorgehen ihrer Landsleute entgelten zu lassen, weshalb die von Bord Gehenden des besonderen Schutzes der Offiziere bedurften. Im übrigen wurde das fröhliche Leben und Treiben nicht beeinträchtigt und dauerte bis spät in die Nacht hinein, worauf die Korvette am 23. März, vormittags 10 Uhr, ihre Fahrt fortsetzte, aber wieder außer Stande war, den rein militärischen Zweck zu erfüllen. Erst am 24. mittags, als man sich vor der Bucht von Simidzu befand, klärte sich das Wetter auf und nun bildete das Meer in diesem versteckten Winkel eine so ruhige, spiegelglatte Wasserfläche, daß die Gelegenheit zu Schießübungen, die zunächst die Kadetten anging, nicht besser gedacht werden konnte. So fiel denn in den Nachmittagsstunden von 2—4 Uhr Schuß auf Schuß angesichts des Fujiyama, dessen Fuß bis nahe an das Gestade heranreicht. Wie oft hatte die Besatzung gewünscht, diesen wunderbaren Berg, der dem Fremden bei seiner Ankunft zuerst in die Augen tritt, dem er auf allen Gebieten der dekorativen Kunst immer wieder von neuem begegnet, einmal aus der Nähe zu sehen, und wie war dieser Wunsch nun so wider alles Erwarten erfüllt. Frei in die Luft hineinragend, in voller Klarheit, wie von olympischer Ruhe umflutet, lag er da, der Inbegriff alles Erhabenen und Göttlichen für den Japaner, dessen schwindelnde Höhe zu ersteigen den höchsten Wunsch aller frommen Seelen bildet. Während nach dem Fuße hin ein schmaler Wolkenschleier lagerte, senkte die Sonne ihre Strahlen auf die hellglänzende Schneefläche an der Kuppe, nach welcher sich die Blicke immer wieder von neuem richteten. Auch am folgenden Tage war der seltene Anblick noch gestattet, als die Gestade abermals von dem Donner der Geschütze widerhallten, dann jedoch, die zertrümmerten Scheiben waren kaum abgenommen, zog böses Wetter herauf, Sturm und hoher Seegang trieben die Korvette mit vereinten Kräften vor sich her, es gab einen scharfen Tanz mit den erregten Elementen, aber glücklich erreichte der „Prinz Adalbert" den Hafen von Jokohama, wo um 1½ Uhr Anker geworfen wurde.

Im Reiche der Mitte.

Der Abschied von Japan. — Auf nach China (Wusung). – Land und Leute des himmlischen Reiches. — Fahrt nach Shangai. — Eindrücke der fremden Kultur. — Hafenbilder von Hongkong. — Ausflug nach Kanton. — Der Typus einer chinesischen Stadt — Erwartungsvolle Tage. — Der Heimatswimpel weht.

Auf der Reede von Jokohama liegt der „Prinz Adalbert" zur Abfahrt bereit. Die Besatzung hatte mit der Reveille des 26. März den beliebten Hafen freudig begrüßt, dann war die langerwartete Segelordre endlich eingetroffen, und der Aufbruch aus dem Inselreich stand unmittelbar bevor, wurde sogar mit allen Mitteln beschleunigt, da die politischen Verhältnisse Chinas die Anwesenheit der Korvette schnell erheischten, Japan hingegen sie entbehren konnte. Prinz Heinrich hatte sich nur noch bei dem Beherrscher des Landes zu verabschieden.

Es geschah dies bei Gelegenheit eines Frühstücks, wozu der Tenno den Prinzen eingeladen hatte. Die Tafel trug diesmal einen weniger förmlichen Charakter und wurde für die deutschen Gäste, worunter sich der Ministerresident Eisendecher, Kapitän z. S. Mac Lean und Freiherr v. Seckendorff befand, um so interessanter, als diesmal auch die weiblichen Glieder der Kaiserlichen Familie und einige vornehme Japanerinnen teilnahmen. Von dem Prinzen Schira-Kawa im Palast empfangen, fand Prinz Heinrich die Gäste bereits versammelt vor, die Herren in Uniform, die Damen in altjapanischem Hofkostüm, bis auf die Gemahlin des Ministers des Äußern und einer anderen Dame, welche europäische Kleidung trugen. Bald darauf erschien der Tenno in Uniform mit dem Stern des Schwarzen Adler-Ordens geschmückt, um zunächst seine Gäste auf das herzlichste zu begrüßen, und sein Bedauern über die Affäre von Osaka auszusprechen. Bei der Tafel in dem japanisch dekoriertem Speisesaal saß Prinz Heinrich zur Rechten

des Kaisers, Prinz Schira-Kawa zur Linken, der englischen Sprache mächtig, machte den Dolmetsch. Während im Garten, nur durch einen Glaspavillon getrennt, eine japanische Marine-Kapelle unter deutschem Dirigenten ihre Weisen, darunter auch bekannte vom Strand der Donau, zu Gehör brachte, unterhielt sich der Kaiser, lebhaft und ungezwungen, wie er sich gab, fast nur mit seinem jungen Gast, dem er alsbald mit dem Ausdruck wirklicher Freude sein Glas widmete und dabei den Wunsch aussprach, daß Prinz Heinrich Japan in gutem Andenken behalten und die Heimreise glücklich beenden möge. Der Dank des Prinzen erfolgte in kurzen herzlichen Worten, womit er die Gesundheit des Kaisers ausbrachte, und nunmehr begab man sich nach aufgehobener Tafel, um den Kaffee einzunehmen, in die Nebenzimmer, wo die Kaiserin, durch Unwohlsein verhindert bei Tisch zu essen, die Gäste erwartete. Der Kaiser richtete bei dieser Gelegenheit noch einige freundliche Worte an die deutschen Offiziere, worauf Prinz Heinrich mit dem Ausdruck der Hoffnung schied, den Tenno und seine Gemahlin später einmal wiederzusehen. —

Und noch manch anderer Abschied wurde in diesen Tagen genommen. Die Eingeborenen waren den Fremden auf das freundlichste entgegengekommen, die Deutschen Japans aber hatten sich durch Unterstützung mit Rat und That, durch Führung auf Ausflügen und Vermittelung in allen Angelegenheiten, wo es deren bedurfte, den aufrichtigen Dank ihrer Landsleute verdient, so daß er nur in herzlicher Weise abgestattet werden konnte. Das Bedauern über die Abreise war ein großes auf beiden Seiten, und gute, treue Wünsche waren es, welche die Korvette begleiteten, als sie am 5. April, vormittags 10 Uhr, aus der Bucht von Jedo dampfte, gefolgt von einem japanischen Admiralsschiff. Eine ganze Stunde gab es dem „Prinz Adalbert“ das Geleit, dann folgte auf der Höhe von Gotoska ein gegenseitiger Salut und Austausch der Flaggensignale, endlich ein kräftiges „Hepp, Hepp, Hurrah!“, worauf das Admiralsschiff umkehrte, während der „Prinz Adalbert“ mit Volldampf vorausging, den Kurs nach Shangai.

Die Ausfahrt aus dem interessanten Insellabyrinth mit seinem reizvollen Ausblick in das chinesische Ostmeer, Tung-Hai, wurde trotz hohen Seegangs glücklich bewirkt, und nachdem am 8. April ein über Bord gegangener Bootmannsmaat wieder aus den

Fluten gerettet worden war, ankerte die Korvette am 10. abends im Gelben Meer, an der Mündung des Wusung-Flusses, am folgenden Tag außerhalb der Reede von Wusung, die wegen eingetretener Ebbe nicht zu erreichen war, und erst am 12. nachmittags 3 Uhr auf der Reede selbst. Es galt bei der geringen Tiefe des Wassers und der Sandbänke halber langsam zu fahren, so daß der treue Begleiter der Korvette in jenen Gewässern, das weiße Kanonenboot „Cyklop", welches jetzt auftauchte, seines geringen Tiefgangs wegen Wusung noch vor dem „Prinz Adalbert" erreichen konnte. Hier, 11 Meilen von Shangai, blieb letzteres liegen, während der Verkehr mit diesem Hafen, wo S. M. Schiff „Louise" und S. M. Kononenboot „Wolf" ankerten, teils durch den „Cyklop" und die Dampfpinasse der Korvette, teils durch die zwischen beiden Punkten verkehrenden Dampfboote vermittelt wurde.

Nun befand man sich also im „himmlischen Reich", im „Lande der Lächerlichkeit", wie es Heine nennt, wo selbst der Wind, wenn er an den Glockentürmen vorüberstreift, durch ein närrisches Geklingel sich lächerlich machen müsse. Sicher ist, daß, wer Japan kennen gelernt hat, nicht leicht chinesischem Wesen Geschmack abgewinnen kann. Der Fremde, welcher das „Reich der Mitte" betritt, bemerkt den Unterschied sofort. Das Leben ist reizlos und namentlich jener Freudigkeit und heiteren Lebensauffassung entbehrend, die wir an dem Japaner bewundern. Mürrisch, voll starren Ernstes, ewig gleichförmig im Gesichtsausdruck, lauernden und mißtrauischen Blickes, dabei voll eisiger Kälte geht der Sohn des Himmels durch sein monotones Leben. Fleißig, nüchtern und mäßig in Speise und Trank, mit kaufmännischen Talenten ausgestattet, infolge der Richtung auf das Praktische, auch nicht ohne gefällige Umgangsformen, muß er im allgemeinen doch unfreundlich genannt werden, übelwollend gegen Fremde, und Treubruch, sowie Verschmitztheit sind im Verkehr mit dem Europäer Grundzüge aller Chinesen. Kaum, daß es einen größeren Gegensatz geben kann, als zwischen den beiden Völkerschaften des Ostens, die schon in der äußeren Erscheinung verschieden sind. Körperlich ist der Chinese dem Japanesen überlegen. Das Schönheitsideal des ersteren besteht neben der Größe auch in der Dicke, und in

China heißt es „je dicker, desto mannhafter“. Aber vergeblich suchen wir bei den Chinesen die sympathischen Züge, welche das Inselvolk auszeichnen: Den Reinlichkeitssinn und natürlichen Anstand, das höfliche, freundliche und humane Benehmen, das heitere, glückliche Wesen, die Freude an der Natur, den Rechtssinn, die Achtung vor geistiger Überlegenheit und das hohe Bildungsbestreben. Des Japaners einnehmende Ritterlichkeit verwandelt sich in kalte Gleichgültigkeit, das freundliche Entgegenkommen in mißtrauische Zudringlichkeit, die offene, fast leidenschaftliche Empfänglichkeit in eine starre Abschließung und die frohe Geschäftigkeit in einen Kampf ums Dasein, der die krassesten Formen annimmt. Der Charakter des Landes, seine politischen und sozialen Zustände haben auch dem Volke ihr Gepräge aufgedrückt und einen Typus geschaffen, der seinesgleichen sonst nicht hat.

Anders und zwar wesentlich günstiger gestaltet sich das Urteil, wenn das Volk als solches und ohne Rücksicht auf den Nachbar aufgefaßt wird. Denn China, das Land der Seltsamkeiten, dieser Inbegriff der Bizarrerie, der unfruchtbaren Gelehrsamkeit und der Examina u. s. w., ist zugleich das uralte Kulturland, welches sich sogar vor der uns bekannten Entwicklung des ägyptischen Reiches, ohne einem Beispiel zu folgen, so weit organisierte, daß es gegenwärtig bei näherer Kenntnis seiner Gesetze und staatswissenschaftlichen Grundsätze nicht nur ein reges Interesse, sondern sogar in vieler Beziehung Erstaunen erweckt. Obwohl das Neue stets einen schweren Stand hat, sind doch Volk und Litteratur keineswegs so langweilig uniform, so ganz des Originalen bar, wie man gemeinhin glaubt. Bahnbrechende Genies haben auch hier dem Geschmack neue Richtung gegeben, dem Denken neue Gebiete erschlossen, wenn auch eigentliche geistige Revolutionen, sowie in Japan, nicht vorgekommen sind. Das Verhalten in der Annahme der Civilisation ist sogar grundverschieden von dem des Nachbarreiches. Nirgends ist die neue Aera eingeleitet worden von der radikalen Verstaatlichung wie dort. Das Volk hat die alten politischen und rechtlichen Formen sorgfältig beibehalten, selbst in Äußerlichkeiten. Während der Japanese Frack und Cylinderhut auf den sonst unbekleideten Körper bringt, bewahrt der Chinese im Pariser Salonanzug den

Zopf, der sein Stolz ist, dies echte Symbol des chinesischen Lebens. Auch in der Annahme der kriegerischen Institutionen sind sie nicht so radikal vorgegangen, wie ihre Nachbarn jenseits des Tung Hai. Das chinesische Heer ist auch heute noch das konservativste der Erde, welches die Grundzüge der Organisation aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts beibehalten. In neuerer Zeit ist ein nach europäischem Muster organisiertes Söldnerheer entstanden, das nach Hunderttausenden zählt und mit modernen Gewehrsystemen bewaffnet ist, während China gegenwärtig der Marine seine Aufmerksamkeit zuwendet, und, wie bekannt, unter anderen europäischen Werkstätten auch einer deutschen, dem „Vulkan“ in Stettin, den Bau von Kriegsschiffen übertragen hat.

Zur Zeit der Ankunft des „Prinz Adalbert“ befand sich das Reich im Stadium diplomatischer Verhandlungen aus Anlaß eines drohenden russisch-chinesischen Krieges, welche die deutsche Korvette nicht unberührt ließen. Es lag dem Kommandanten zunächst ob, zweimal diesen Verhandlungen, zu welchen auch die Vertreter anderer Mächte zugezogen waren, in Shangai beizuwohnen. Prinz Heinrich hingegen sollte laut festgestelltem Programm am 17. und 18. April offiziell dort auftreten. Zu diesem Zwecke hatte S. M. Schiff „Cyclop“ Befehl erhalten, am 17. morgens 8 Uhr Se. Kgl. Hoheit in Begleitung seines Gouverneurs, des Kommandanten, des Stabsarztes, sowie aller zur Offiziersmesse gehörigen Herren, mit Ausnahme der diensttuenden, an Bord zu nehmen. Das weiße Kanonenboot, dem trotz seines Alters noch nicht die Ehre widerfahren war, einen Angehörigen des deutschen Kaiserhauses zu führen, unterzog sich dieser Aufgabe mit Stolz und landete die Passagiere zur bestimmten Zeit in Shangai, wo die auf dem Konsulat gehißte prinzliche Flagge alsbald für alle hier ansässigen Deutschen das Zeichen wurde, sich in freudiger Begeisterung um den hohen Ankömmling zu scharen. Bei der ihm zu Ehren in der Freimaurerloge veranstalteten Festlichkeit nahm der Generalkonsul Dr. Fock das Wort, um der Freude Ausdruck zu verleihen, daß es der kleinen Anzahl Deutscher im „Reiche der Mitte“ vergönnt sei, den Enkel des sieg- und ruhmreichen deutschen Kaisers begrüßen zu können und ihm zu versichern, wie sie, obwohl in China jetzt ansässig, Treue und Ergebenheit zu Kaiser und Reich als ihr

schönstes Palladium betrachteten. Hierauf erwiderte Prinz Heinrich:

„Meine Herren! Die Interessen des Reiches haben es in dieser Zeit so gefügt, daß vier Schiffe Sr. Majestät ihre Flaggen vor dieser Stadt entfalten. In ihnen wird ein Stück des Vaterlandes hinausgetragen in die weite Welt mit einem Organismus von Erz und mit deutschen Männern in Waffen. Dadurch ist ein belebendes Element geschaffen für das Deutschtum in allen Teilen der Erde, eine bindende Kette zum großen Vaterlande, welches sich stark erweisen wird auch in Stunden der Gefahr. Mit Stolz bekenne ich, daß ein solcher Dienst für Kaiser und Reich auch mich hierher geführt hat. — Als Enkel des deutschen Kaisers trete ich heute in ihre Mitte und danke Ihnen aus warmem Herzen für den Willkommensgruß, den Sie mir entgegenbringen. Se. Majestät der Kaiser wird mit Freuden von mir vernehmen, daß Sie freudig hier zusammenkamen, ihn und sein Haus zu ehren und für die angestammte Heimat ein warmes Herz bewahren. Möge diese deutsche Treue in Shangai an der Küste Chinas nie ersterben und unauslöschlich gekettet sein an die unbegrenzte Liebe zu unserem über alles verehrten Kaiser! Diesen Wunsch wollen wir bekräftigen, indem wir Seiner Majestät zujubeln und unsere heiligsten und edelsten Gefühle hineinlegen in den Ruf: „Seine Majestät der Kaiser lebe hoch!"

Mit wahrer, echter Begeisterung wurden die mannhaften Worte aufgenommen, für die Deutschen in Shangai bedeutete dieser 17. April einen Höhepunkt patriotischen Aufschwungs, und auch die chinesische Regierung wußte es als ein Ereignis zu würdigen, daß ein Angehöriger jenes Fürstenhauses, dessen Ruhm die Welt erfüllte, hier seinen Fuß ans Land gesetzt, um mit ihren Vertretern Berührung zu suchen. Für Shangai war der Aufenthalt nur kurz bemessen, aber er genügte, alle die pittoresken Bilder in sich aufzunehmen, die eine von der unsrigen und auch von der japanischen so grundverschiedene Kultur mit sich bringt, wenn auch die äußere Erscheinung des Chinesen in Komplexion und Kleidung dem Ankömmling nichts Fremdes mehr ist. Denn wer wäre den bezopften Söhnen des Himmels nicht schon irgend einmal begegnet auf dem europäischen Kontinent? Wer kennt sie nicht, die runden Gesichter mit den kleinen, geschlitzten,

weit von einander abstehenden Augen unter buschigen Brauen, mit den stark hervortretenden Backenknochen, der kleinen gedrückten Nase, der niedrigen Stirn und den dicken, selten von einem Schnurrbart bedeckten Lippen, welcher, der Landessitte gemäß, nicht vor dem 40. Jahre getragen wird? Wer hätte nicht von den langgezogenen Nägeln an der Hand, den verkrüppelten, hufartigen Füßen der Frauen und anderen Seltsamkeiten gehört? Auch das Kleid des Chinesen, der Straßenjugend moderner abendländischer Großstädte durchaus geläufig und nicht mehr auffällig, hat, obwohl nach den Provinzen nuanciert, doch überall denselben Schnitt. Hier konnte man beobachten, wie der gemeine Mann sich mit Jacke und Beinkleid begnügt, während der Reichere noch ein langes, weites Obergewand hinzufügt, aus Seide oder Leinwand gewoben, ohne Kragen, mit weiten Ärmeln, für gewöhnlich frei herunterhängend, sonst auch durch einen seidenen Gürtel zusammengehalten. An diesem hängt der Fächer in seidener Scheide, der gestickte Tabacksbeutel, die Taschenuhr ebenfalls in gesticktem Beutel, eine Dose mit Feuerstein und Stahl, zuweilen auch ein Messer im Futteral und ein paar Eßstöckchen. Unter den Kopfbedeckungen stechen die kugelförmigen Kappen der Beamten ins Auge, aus Bambusgefäde hergestellt, und an der Spitze den unvermeidlichen Knopf mit dem Büschel von karmoisinroter Seide oder roten Pferdehaaren tragend, welcher den Rang des Trägers anzeigt. Weniger imposant, aber sehr praktisch erscheinen die großen, schirmartigen Bambushüte der arbeitenden Klasse, die bei Regenwetter das Wasser ablaufen lassen und gegen die Strahlen der Sonne einen guten Schutz bilden. Daß unter den Kleiderstoffen die Baumwolle überwiegt, daß der Reiche aber den Luxus von Tuch und Pelz und statt der Schuhe aus baumwollenem Oberzeug mit papierner oder lederner Sohle solche aus Tuch, Atlas oder Samt sich gestattet, indes der Lastträger Sandalen anlegt, der Landmann barfuß geht, war jetzt im Einzelnen leicht festzustellen. Bei feierlichen Gelegenheiten, sowie sie Prinz Heinrich auch erlebte, erscheint der chinesische Würdenträger in außerordentlich kostbarem Staatsanzug, reich mit Seide und Gold gestickt, wenn auch die Tressen nicht immer echt sind. Strümpfe werden allgemein getragen, dahingegen weiß der Chinese nichts von weißer Wäsche, sei es Leib-, Tisch- oder

Bettwäsche, wie überhaupt die Reinlichkeit nicht zu seinen Vorzügen gehört. Schon ein Blick in die Häuslichkeit belehrt darüber. Das ein-, höchstens zweistöckige Wohnhaus, teils aus Ziegelstein, teils aus Flechtwerk mit Lehmanstrich oder durch Matten zusammengefügt, erscheint ärmlich in seinem Äußern und schmutzig in seinem Innern. Der Fußboden ist nicht gedielt und uneben, Papier vertritt die Stelle des Glases in den Fensteröffnungen, so daß die Stuben ungenügend beleuchtet und gelüftet erscheinen. Als Bettstellen dienen gewöhnlich zwei Schemel und einige darauf gelegte Bretter mit Stroh und Binsenmatten belegt, während Federbetten unbekannt sind. In dem viereckigen, um einen Hof aufgeführten Bau dient der erste Raum zum Eß- und Besuchszimmer, weiter hinein liegen die Gemächer für die Familie, deren Vorhänge geschlossen sind, und hier spielt sich das eigentliche häusliche Leben ab mit seinem patriarchalischen Charakter, bei unumschränkter Gewalt des Hausherrn über alle Glieder der Familie und voller Verantwortlichkeit für ihre Vergehungen. Hier werden die Kinder zu unbedingter Ehrerbietung vor dem Familienoberhaupt erzogen, der auch der Mutter zukommt und einen Grundzug des gesammten Lebens bildet. Reichere Häuser enthalten noch eine besondere Ahnenhalle, wo die Stammtafeln des Hausstandes hängen, wo Weihrauch brennt und auf Tischchen zierliche Schalen mit Thee und Schüsselchen mit Reis stehen.

Alles weitere Eindringen, der Weg über die Gefängnishöfe, Richt- und Verhörplätze, jene Schreckensstätten, wo Enthauptung, Kreuzigung und Körperzerstückelung etwas Gewöhnliches ist, wo die Handwerker gelassen in ihrer Beschäftigung fortfahren, während dort „gearbeitet“ wird, hinterläßt die schaurigsten Eindrücke, die der Europäer gern vermeidet; vor den öffentlichen Garküchen mit ihren Delikatessen, den Ratten, Mäusen und Hundekeulen, sowie den Schnecken und schlechten Fischen, die immer noch gut genug erscheinen, den Armen vor dem Hungertod zu bewahren, empfindet er einen unüberwindlichen Abscheu, und niemand bedauert es, wenn er von Shangai Abschied nimmt. Denn mögen auch die Schilderungen, welche gerade von dieser Stadt gemacht werden, in besonders grellen Farben gehalten sein, mögen die Shangaier besser sein als ihr Ruf, ein unsympathischer Ort, dem man gern den Rücken kehrt, bleibt es. Am 18. April in der achten Abendstunde

langte Prinz Heinrich wieder mit dem Kanonenboot in Wusung an, am 22. dampfte S. M. „Louise“ auf der Fahrt nach Hongkong an der Korvette vorüber, und zwei Tage später lichtete auch der „Prinz Adalbert“ die Anker, um ihr dorthin zu folgen. Das Ziel aber zu erreichen war nicht so leicht. Wiederholt mußte die Korvette Halt machen, um Sandbänke zu vermeiden, Flutzeiten abzuwarten, so daß der Nachmittag des 1. Mai herangekommen war, als der Back- und Steuerbordanker im schlechten Grund des Hafens von Hongkong Halt suchte, dicht neben S. M. „Louise“ und inmitten einer Anzahl chinesischer Dschunken, die in diesem Hafen besonders häufig sind.

Das war nun abermals ein Anblick mit dem Reiz der Neuheit, dieser Jahrhunderte lang konservierte Schiffstypus, der Sage nach die Form des Schuhs bewahrend, den einst ein großmächtiger Kaiser bei einem Fußtritt an einen seiner Unterthanen verlor, als diese um den Bau großer Schiffe für den Handelsverkehr baten, das System strenger Abschließung zu durchbrechen. Kopfschüttelnd betrachteten die Seekadetten diese Art von Fahrzeugen, gedrungen in der Form, niedrig im Mittelschiff, hoch und stark aufwärtsgekrümmt, vorn und hinten mit Deckbauten und einem großen Auge im Bugspriet versehen, damit der Schiffer statt des fehlenden Steuermanns selber sehen und Zusammenstöße vermeiden kann, das Urbild höchster nautischer Plumpheit schon durch die schwerfälligen Bastsegel und doch schnelle Segler besonders vor dem Winde, wenn auch im Sturm nicht widerstandsfähig. — Und welches Treiben auf den Zampanen, die den Wasserchinesen nicht blos Mittel des Lebenserwerbs sondern auch Wohnung fürs ganze Leben sind, die sie nur an bestimmten, von der Regierung festgesetzten Tagen verlassen dürfen, um Abgaben zu zahlen, oder einen Festtag zu feiern, wo sie geboren werden, heiraten und sterben! Dort konnte man die Familien beobachten, wie sie kochen, sich waschen, ihr Handarbeiten machen, fischen oder ihre Netze flicken. Hinten am Steuerruder sitzt die Mutter bei irgend einer häuslichen Beschäftigung, das plärrende Nesthäkchen auf dem Rücken und umgeben von einer Bande schlitzäugiger kurzbezopfter Jungen, indes der Vater mit den älteren Sprossen nicht nur für die Steuerung, sondern auch zugleich für den Lebensunterhalt sorgt, oft in abstoßender,

wahrhaft ekelerregender Art. Denn nicht blos Fische und allerhand Schaltiere ziehen sie aus der Tiefe, auch alles, was an Brotbrocken, Kartoffeln, Gemüse- und Fleischabfällen auf der Oberfläche des Meeres schwimmt, wird gierig von ihnen aufgefangen. Zu diesem Zwecke lungern sie beständig um die großen Schiffe herum, stets des Moments gewärtig, wo etwas über Bord geworfen wird, wie denn auch der „Prinz Adalbert" binnen kurzem von einer solchen Schar umringt war und Mühe hatte, die schmutzigen Gestalten mit einem Eimer Wasser oder einem energischen „Zurück" abzuschütteln, wenn sie sich an den Ausgußröhren und Bottelierfenstern schmarotzend festklammerten.

Der Aufenthalt, so hoffte man, sollte nicht über den 20. hinausdauern, bis dahin gedachte der Kommandant alles an Bord fertig stellen zu lassen, um binnen 24 Stunden die langersehnte Heimreise antreten zu können. Noch war nur die Nachricht von dem Eintreffen S. M. „Vineta" in Jokohama abzuwarten und die Zwischenzeit passend auszufüllen. Am 7. Mai hielt Prinz Heinrich seinen offiziellen Einzug in Viktoria, der an der Nordküste der Mündung des Kanton- oder Perlflusses terrassenförmig aufgebauten Stadt, die mit ihren prächtigen Villen, üppigen Gärten, schönen Quais und Promenaden die Perle Chinas genannt wird. Hongkong, der Sitz eines britischen Gouverneurs und der englischen Verwaltung, durch seine Stellung als Freihafen begünstigt und durch zahlreiche Dampferlinien mit den großen chinesischen, japanischen und indischen Häfen, ferner über Suez mit Europa und Amerika in Verbindung stehend, gilt als der bedeutendste Markt Süd-Chinas, auf dem auch etwa ein Dutzend deutsche Häuser die Einfuhr vermitteln. Beide Elemente, das deutsche und das englische, wetteiferten also, wie begreiflich, den Enkel des deutschen Kaisers und der Königin von England gebührend zu feiern und in herzlicher Weise zu ehren, dann benutzte Prinz Heinrich die Gelegenheit, auch nach Kanton einen Abstecher zu machen, um diesen Typus chinesischen Städtelebens kennen zu lernen.

Mit einem Privatdampfer ging es den Perlfluß hinab auf scheinbar durchaus sicherer Fahrt, wenn nicht die große Anzahl scharfgeladener Büchsen, Revolver und Korbsäbel, mit welchen die ganze Langseite der Kajüte dekoriert war, daran erinnert

hätten, wie man hier stets auf einen Angriff der chinesischen Piraten gefaßt sein muß, ein Gedanke, der indes Prinz Heinrich so wenig beunruhigte, daß er mit Interesse dem Schachspiel indischer Passagiere folgte und bald selbst daran teilnahm. Nach etwa vierstündiger Fahrt durch zahllose kleinere und größere, aber immer kahle Inseln wurde die Boca Tigris, d. h. die Mündung des Perlflusses erreicht, eine Stunde später zeigte sich die erste auf einem Hügel gelegene siebenstöckige chinesische Pagode, dann tauchten in blauen Fernen Berge auf, bis endlich auf der ersten Station Whampoa, eine Art Vorstadt von Kanton, Halt gemacht wurde. Einige Minuten genügen, um die Passagiere auszuschiffen und andere aufzunehmen, der Dampfer setzt sich von neuem in langsame Bewegung, die Menge der Dschunken versperrt fast das Fahrwasser, trotz der majestätischen Breite des Flusses, und endlich nach etwa siebenstündiger Fahrt Aussteigen inmitten eines fast beängstigenden Gedränges der stets von Weibern geführten Boote, welches sich in der Stadt selbst fortsetzt. Die Straßen sind so eng, daß sie für Wagen und Reiter unpassierbar und kaum imstande sind, den unaufhörlich flutenden Menschenstrom durch zu lassen. Wer nicht gehen kann, muß sich von Kulis in Tragsesseln fortführen lassen. Strohmatten sind quer über die Straße gespannt, so daß ein ständiges Zwielicht herrscht, wodurch zugleich die grellen Farben der lang herabhängenden buntlackierten Aushängeschilder gemildert werden. Was sie anzeigen, ist sehenswert, seien es nun die phantastischen Theeservices, die prachtvollen Vasen oder Schnitzereien aus Ebenholz und wie die Produkte des reizvollen chinesischen Bazars alle heißen. Was sich in den Fabriken und Werkstätten abspielt, verrät den rastlosen Fleiß einer Bevölkerung, die der Erholung kaum zu bedürfen scheint, und was das Leben auf Markt und Straßen, in Tempeln und Klöstern, in Haus und Küche sonst noch enthüllt, ist, wenn auch nicht immer schön nach europäischen Begriffen, doch stets neu und interessant. Dies zeigte sich namentlich, als nun auch noch ein Vicekönig herbeieilte, den jungen Prinzen zu begrüßen und mit einem chinesischen Mahle zu feiern, wobei zugleich der ganze Prunk und Pomp, mit dem ein hoher Würdenträger auftritt, sich vor den Augen der Geladenen entfaltete. Daß der Chinese, abweichend von allen übrigen Ostasiaten, sein Mahl

auf einem Stuhl sitzend verzehrt, läßt sich der Europäer gern gefallen, ebenso den Löffel aus Porzellan, mit dem die Suppe genossen wird, aber die tausend Schälchen mit ebenso viel Bröckchen und Bißchen, aus denen die Mahlzeit besteht, mutet ihn fremd an. Sich der Stäbchen von Bambus oder Elfenbein als Gabel zu bedienen und damit aus den suppenartig zubereiteten Gerichten die festen Stücke geschickt herauszufischen, will gelernt sein, denn Messer kennt der Chinese nicht. Wer es mithin nicht versteht, die kleinen Stückchen einzuklemmen und in den Mund zu schieben — für den Ausländer stets eine Schwierigkeit — thut besser, sich vor einem chinesischen Mahle ordentlich satt zu essen, weil es trotz der 50 Gänge, die oft zu zählen sind, schwer hält, das Stadium des Sattseins zu erreichen. Der Samtschu, ein aus Reis und Hirse hergestellter Branntwein, der in allen Schichten der Bevölkerung beliebt ist und warm in kleinen Tassen gereicht wird an Stelle des Weins, ist nicht jedermanns Geschmack. Manchmal vergeht wohl auch der Appetit, und problematische Asietten, denen die einheimischen Tischgäste stark zusprechen, läßt man gern vorübergehen, während es auch durchaus nicht geraten ist, die genossenen nationalen Leckerbissen zu analysieren. Im Gegenteil, man freut sich, daß alle jene wunderlichen animalischen und vegetabilischen Substanzen, die der Chinese liebt, bis zur Unkenntlichkeit zerkleinert und durch farbige Saucen und vielfache Gewürze unkenntlich gemacht sind.

Auch die Offiziere und Seekadetten hatten ihre Ausflüge nach Kanton gemacht, ohne dessen Bekanntschaft die Kenntnis des Landes nur unvollkommen sein würde, es gab viel zu erzählen, als man an Bord zurückgekehrt war, die Eindrücke von Kanton gehörten jedenfalls zu den interessantesten in den Tagebüchern der jungen Seefahrer, und waren ganz geeignet, als Zehrung für lange Zeit zu dienen. Wenn sie trotz alledem nicht recht zum Bewußtsein kamen, auch nicht so frisch aufgenommen wurden wie sonst, so lag das an der ganzen Gemütsstimmung jener Tage, an der Ungeduld und Sehnsucht, mit welcher das Eintreffen der Segelordre erwartet wurde. Das Pfingstfest war mittlerweile am 16. und 17. Mai in der üblichen Weise, aber bei Regenwetter gefeiert worden, der 20. Mai war vorüber, Proviant und Kohlen lagen zu sofortiger Übernahme an Land bereit, was aber nicht

eintreffen wollte, das war die ersehnte Depesche aus Jokohama. Der 24. Mai, der Geburtstag der Königin von England, wurde wie im Jahre vorher mit dem Salut von 21 Schüssen und allgemeinem Ausflaggen der Kriegsschiffe gefeiert, am 28. lief eine brasilianische Korvette im Hafen ein, und am Tage darauf verließ der bereits von Japan her bekannte „Vettor Pisani", mit dem Herzog von Genua an Bord, zu dessen Ehren auf dem „Prinz Adalbert" eine Festlichkeit stattgefunden hatte, den Hafen. Für unsere Korvette hingegen stand eine weitere Geduldsprobe bevor.

Die in jener Jahreszeit herrschende Witterung hatte vielfache Erkrankungen an Dysenterie herbeigeführt, ein großer Teil der Besatzung mußte in den Hängematten liegen, eine besondere Schiffskost, hauptsächlich aus Reis bestehend, war verordnet worden. Es gab jetzt alle Tage frisches Brod, abwechselnd frisches Rind- und Hammelfleisch, an Stelle des Kaffees am Morgen und anstatt des Thees am Abend eine Mehlsuppe, alle Mittag Branntwein und des Nachmittags statt des Trinkwassers eine Theeabkochung. Die Mannschaften wurden bei der Arbeit so viel wie möglich geschont, sogar Civilboote in Dienst genommen, um den Verkehr mit dem Land zu unterhalten. Das herrschende feuchte Wetter machte sich nach den verschiedensten Richtungen und nicht bloß für die Mannschaft sehr unangenehm bemerkbar, alles verdarb und vermoderte, so daß es kein Wunder war, wenn die Botschaft von jenseits des Meeres doppelt sehnsüchtig erwartet wurde; indeß vergeblich. Zu allem Unglück riß auch noch das Kabel zwischen Hongkong und Jokohama, wurde schnell wiederhergestellt und riß von neuem. Auch diesmal wurde der Schaden rasch beseitigt, der Draht funktionierte wieder, brachte aber nichts für S. M. „Prinz Adalbert", während auch S. M. „Louise" vergeblich auf das Eintreffen der „Freya" harrte, die direkt nach Hongkong fahren sollte. Alles, was bis zum 5. Juni in Sicht kam, war ein russisches Kriegsschiff, welches dicht neben dem „Prinz Adalbert" vor Anker ging, zuvor jedoch infolge eines falschen Manövers der Korvette so kräftig ins Heck fuhr, daß die Besatzung aus der Ruhe ihrer Mittagsmahlzeit sehr unliebsam aufgeschreckt wurde. Nachdem am 7. mittags aus Anlaß der Nachricht von dem Tode der Kaiserin von Rußland († den

3. Juni) von allen im Hafen liegenden Kriegsschiffen ein Trauersalut abgefeuert worden war, verließ das russische Schiff am 8. Juni morgens den Hafen, zum größten Leidwesen der Adalbertleute, für welche sich dieser Moment immer noch verzögerte, bis endlich der auf allen Lippen liegende unausgesprochene Wunsch sich auch für sie erfüllte.

Am Mittag dieses Tages war es, als endlich ein langbezopfter Chinese heranruderte, um dem Kommandanten einen gelben Brief zu überreichen mit der kurzen, jedoch inhaltsreichen Meldung: „Vineta soeben angekommen." — Wie ein Lauffener verbreitete sich die Nachricht durch das ganze Schiff, „morgen treten wir die Heimreise an", hallohte es bis in die untersten Räume, und wer nicht dienstlich abgehalten war, eilte alsbald an Deck, um einen der schönsten Augenblicke nicht zu versäumen, den das Seemannsleben kennt, das Anbringen des Heimatswimpels.

Schon lange war dieses Symbol der Sehnsucht des Schiffers nach dem Vaterlande fertig gestellt und lag, nur des Aufhissens gewärtig, zusammengefaltet da. Wenn sonst diese Flagge als Gradmesser der Empfindung, welche die Besatzung bewegt, gelten darf, so mußte die Sehnsucht hier eine sehr große sein, denn der Wimpel hatte die ungeheure Länge von 137 m erreicht und mußte gekürzt werden. Jetzt enterte der Steuermannsmaat Krämer mit 2 Matrosen in Windeseile am Großwant empor, alle Mann standen am Oberdeck, mit Freude in den Mienen und Bewegung im Herzen dem Beginnen zuschauend, und als nun die Flagge befestigt und zum Auswehen von der Spitze des Großmastes klar war, da brauste ein Hurrah in die Raaen hinauf, wie es der „Prinz Adalbert" lange nicht gehört hatte. Am Abend gegen 10 Uhr erschien längsseits des Schiffes ein glänzend illuminierter Hafendampfer mit dem Gesangverein des deutschen Klubs an Bord, um dem vaterländischen Schiffe noch ein Ständchen zu bringen und mit den Tönen des deutschen Liedes die Vorfreude des Wiedersehens zu wecken. Am 9. wurde der letzte Rest Kohlen an Bord genommen, dann ging es daran, das Schiff seiner Fesseln zu entledigen. Noch nie auf dieser Weltfahrt hatten die Matrosen das Gangspill so freudig gedreht, wie am Tage von

Hongkong, aber auch niemals zuvor hatte es solche Schwierigkeiten gegeben, den Anker zu lichten. Als der Backbordanker gehoben wurde, brach die Kattkette, das Eisen rauschte wieder in die Tiefe, und die Arbeit mußte von neuem beginnen. Endlich, es war die 9. Vormittagsstunde des 10. Juni herangekommen, war der Anker gelichtet, und die Maschine begann ihre Thätigkeit. Die Strandbatterie gab jetzt den Abschiedssalut, zu welchem sie bereits am Tage vorher klar gestanden, die Schiffe im Hafen folgten mit dem Salut, von Sr. M. „Louise" ertönte ein dreifaches Hurrah herüber, der „Prinz Adalbert" erwiderte kräftig, beim letzten Hurrah flogen die Mützen der Kadetten in gewaltigem Bogen aus den Wanten über Bord, von den lauernden Chinesen begierig aufgefangen, dann setzte sich das Schiff in Bewegung. Der Brasilianer hatte die Musik an Deck, eine Menge chinesischer Boote brachten mit Gong, Becken und krachenden Feuerwerkskörpern den Abschiedsgruß, der Korvette folgend, hoch auswehte der Heimatswimpel, von Bord ertönten die Klänge des „Wer weiß, ob wir uns wiedersehn", und hinaus ging es in die offene See — der Heimat zu.

Antritt der Rückfahrt.

Ankunft in Singapore. — Fest in der „Teutonia". — Beim Maharadschah von Dschohore. — Aufbruch. — Durch die Bangkastraße — Anjer auf Java. — Unter Segel nach dem Kap der guten Hoffnung (Simonstown). — Aufenthalt in Kapstadt — Huldigung der Deutschen.

Es war keine günstige, segelschwellende Brise, die eine gütige Fee dem Schiff zum guten Begleiter gesandt hatte, obschon die Mannschaft des „Prinz Adalbert" nicht geringeres Verlangen trug, den Rauch von den heimischen Firsten aufsteigen zu sehen, wie einst Odysseus, als er die Insel der Zauberin Kirke verließ, dem Felseneiland Ithaka zusteuernd. Im Gegenteil, der Wind war konträr, wehte von Südwest, also der Fahrtrichtung gerade entgegengesetzt. Es blieb mithin nichts übrig, als die ganze Strecke bis zum nächsten Reiseziele, Singapore, durchzudampfen, und so geschah es.

Rüstig durchfurchte die Korvette die tiefblauen Fluten des Nan Hai, des südchinesischen Meeres, bereits am 17. Juni nachmittags waren einzelne Inselgruppen des Wunderlandes Indien in Sicht, mit ihrem dunklen Grün, den dichten Waldungen, mit allen Merkmalen der Tropengegend, und am 18. vormittags fiel der Anker auf der Reede der „Löwenstadt". — Ananas und Kokosnüsse, Mangos und Zuckerrohr, von den rührigen malayischen Händlern in Fülle zum Kauf angeboten, vermochten fürs erste nicht zu fesseln, auch nicht die bunten Scharen der Papageien rote, grüne, blaue und weiße, welche beredt angepriesen wurden, oder die Boote der Konchyliensammler, vollgepackt mit phantastisch geformten Muscheln: Hofposten, welche hier gelagert und vom deutschen Konsul an Bord befördert wurden, waren wertvoller, und die Nachrichten von den Lieben daheim, frohe und traurige, drängten vorerst alles andere zurück. Am folgenden Tage,

einem Sonnabend, galt es zunächst, dem Schiff, welches sich durch unausgesetztes Dampfen in ein „scheußlich Grau" gehüllt, ein sauberes Ansehen zu geben. Hier, in dem ewig frischen Grün, wo niemals ein Stäubchen lagert, erschien das um so nötiger, und erst nach dem „Reinschiff", das diesmal besonders lange dauerte — es war ein wahrer Scheuertag — erhielt die Mannschaft Urlaub. Geld hatte es auch gegeben, so daß jeder sich etwas von den wunderbaren Erzeugnissen des Landes erwerben konnte, wenn man nicht bereits das Überschüssige in Tropengewächsen, Vögeln, Affen, Sandelholzsachen, Seidenwaren, besonders den beliebten Kasimirshawls, bei den Händlern an Bord angelegt hatte. Jedenfalls kamen verschiedene Exemplare von Affen, Kakadus, Papageien und anderen Prachtvögel wohlbehalten nach Deutschland, trotzdem die Korvette zu kalter Jahreszeit das Kap der guten Hoffnung umschiffte.

Hier, in Singapore, „dem Glanze des Südens", erschloß sich dem Prinzen zuerst die volle Bedeutung des Wortes „Unter den Tropen". Dicht aneinander schießen die schlanken Kokospalmen empor, mit ihren breiten, saftig grünen Blättern ein undurchdringliches Dach bildend. Unter den Blätterkronen aber hängen in reicher Fülle die Früchte, groß wie Kinderköpfe; die prachtvolle Wanderpalme, der Banganbaum, dem man in Vorderindien wiederbegegnet, gedeihen hier aufs üppigste und hüllen mit ihren Fächern, Blättern, Ästen und Luftwurzeln den Wald in ein dunkelgrünes Zwielicht. Und nun die ganze Stimmung der Landschaft, der Reichtum der Vegetation, die Kaktus und Aloe, die herrlichen Gewächse und Gewürze, die tiefe Dunkelheit des Tropenabends und die Sonnenaufgänge von unbeschreiblicher Schönheit. Dabei gilt das Klima von Singapore infolge der frischen Seeluft für eine Gesundheitsstation des östlichen Asiens.

Von weitem gesehen, macht die Stadt einen chinesischen Eindruck, Chinesen fahren in ihren Booten von Schiff zu Schiff, von Dschunke zu Dschunke, mit tausenderlei Dingen für Küche und Wirtschaftsgebrauch Handel treibend, und Chinesen bilden auch den hauptsächlichsten Bestandteil der arbeitenden Einwohnerschaft, die eine wahre Musterkarte von Völkertypen darstellt. Voran die Ureinwohner, die stolzen Malayen, mit dem kühnen, selbstbewußten, leidenschaftlichen Charakter, tollkühn bis zur Todesverachtung,

dabei aber ehrlich und aufrichtig, dunkelbraune Gestalten mit weißen Zähnen, schwarzem Bart und blitzenden Augen, alle Betel kauend, malerisch in der Kleidung, dem bis zu den Füßen reichenden Rock (Sasung), der weißen Jacke, und der farbigen, oft goldgestickten, feßartigen Kopfbekleidung auf dem kohlschwarzen Haar. Hierzu kommen Araber, Bengalen, Siamesen, Javaner, Armenier, Parsis, Neger, die merkwürdigen Kliegs, Angehörige eines stattlichen indischen Küstenstammes, deren dunkeläugige Frauen und Mädchen sich durch Schönheit auszeichnen, endlich die Engländer, einige Franzosen, Portugiesen und Holländer und — last not least — Deutsche, als die europäischen Bestandteile der herrlichen Kolonie. Die öffentlichen und die europäischen Gebäude liegen außerhalb der Stadt auf wald- und gartenbedeckten Hügeln, mitten in einer entzückenden Landschaft, deren Paläste mit exotischen Zuthaten von Veranden, Säulenhallen und Balkonen aus dem üppigen Blütenschmuck hervorschimmern. Auch die „Teutonia", der deutsche Klub, hat sein Versammlungshaus in dieser Gegend, und hier war es, wo er dem Prinzen Heinrich, sowie sämtlichen dienstfreien Offizieren und Kadetten ein feenhaftes Fest gab, zu welchem die Einladung bereits in Hongkong erfolgt war. Alles, was vaterländische Begeisterung, einheimischer Reichtum und indische Sitte zu leisten vermögen, war aufgeboten, den Prinzen, inmitten einer freudig bewegten Gesellschaft von 85 Personen, zu empfangen. Lustig erklangen die Gläser der in ihrer Liebe zum Vaterlande erglühenden Landsleute, und manch brausendes Hoch auf Kaiser und Reich tönte in die Wipfel der majestätischen Bäume hinauf, wo bunte Laternen von Ast zu Ast, von Baum zu Baum sich zogen, hier zu Gruppen, dort zu Festons vereinigt, ein wahrhaft indischer Anblick.

Fast waren der festlichen Gelegenheiten zu viele für den verhältnismäßig kurzen Aufenthalt. Nachdem der Prinz am anderen Tage der Einladung des englischen Gouverneurs Folge geleistet, der in dem stattlichen Regierungsgebäude ein glänzendes Fest veranstaltete, wozu die englischen Würdenträger und Beamten vollständig erschienen waren, ging es auf reizvoller Fahrt, anfänglich im Wagen auf der Landstraße inmitten der üppigsten tropischen Vegetation, dann mit Dampfschiff über eine Wasser-

straße zum Maharadschah von Dschohore. Dieser europäisch gebildete, edelmännische, und überaus gastfreie Beherrscher eines winzigen Fürstentums auf der Südspitze von Hinterindien, welches im Jahre 1824 die zu Dschohore gehörige Insel Singapur an die Engländer abgetreten, empfing den Prinzen am Portale seines einstöckigen, mit breiten Veranden umgebenen Hauses auf herzliche Weise und richtete bei Tafel, die den ganzen Glanz einer indischen Hofhaltung in kostbarem Silber- und Tafelgeschirr entfaltete, freundliche Begrüßungsworte an seinen hohen Gast, die der erste Würdenträger des Maharadschah so ins Englische übersetzte: „Meine Herren, ich fordere Sie auf, mit mir auf das Wohl Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen zu trinken. Es gewährt mir besonderes Vergnügen, denselben hier bei mir zu sehen, und erinnere ich mich bei dieser Gelegenheit des angenehmen Besuches, den mir des Prinzen Onkel, der Herzog von Edinburg, seinerzeit abstattete. Mögen die beiden Kriegsmarinen, in denen die Sprossen zweier so erlauchter und so nahe verwandter Fürstenhäuser dienen, mit einander darin wetteifern, ihren mächtigen Schutz der fortschreitenden Gesittung und dem Handel zu leihen, und deren Segnungen über die ganze Welt zu verbreiten. Stoßen Sie mit mir an auf das Wohl des Prinzen Heinrich von Preußen.“ — Die Antwort des Prinzen erfolgte in deutscher Sprache, wurde vom Konsul Dr. Bieber ins Malayische übertragen und lautete: „Ich danke Ew. Hoheit herzlich für den freundlichen Empfang, den Sie mir heute hier bereitet haben. Ich weiß die Auszeichnung, die Sie mir durch Ihre Einladung widerfahren ließen, wohl zu schätzen, und bin stolz darauf, Ihr Gast in Ihrem interessanten Lande zu sein und Ihre persönliche Bekanntschaft gemacht zu haben. Meine Herren, trinken wir auf das Wohl Sr. Hoheit des Maharadschah von Dschohore, er lebe hoch!“

Interessant war in der That dieses kleine Land, und der Ort Dschohore selbst, der, obwohl zu einem Fischerdorf herabgesunken, doch als Handelsplatz noch von einiger Bedeutung ist und den Typus der malayischen Ansiedelung trägt, die Prinz Heinrich hier zuerst kennen lernte. Die Häuser sind auf Pfählen erbaut, mit Atap, dem Laub der Nipapalme, bedeckt und im Innern mit Matten ausgelegt. Eine Treppe führt außen zur

Plattform des Hauses, die Feuerstelle liegt außerhalb desselben, während der Raum unter der Halle als Stall für das Kleinvieh dient, die ganze Bauart eine Abwehr der wilden Tiere und giftiger Reptilien, die in dem den Ort rings umgebenden Urwald hausen. Noch auf manche Merkwürdigkeit stießen die deutschen Herren auf ihrer Wanderung durch die Straßen, aber die Zeit war zu kurz bemessen, um länger zu verweilen. Sie genügte auch nicht, um die vielen Pläne, die zu Ehren des Prinzen vom deutschen Klub in Singapore gemacht wurden, zur Ausführung kommen zu lassen. Schon am 21.—22. Juni war die Versorgung des Schiffes mit Kohlen erfolgt, die diesmal so reichlich genommen wurden, daß sie zum Teil an Oberdeck untergebracht werden mußten, und am 23., morgens $1/_2 8$ Uhr, trat die Korvette die Weiterfahrt an, jene Wasserstraße einschlagend, von der es in Camöens' Lusiaden heißt:

„So zogen glücklich denn vom heißen Strande,
Die Schiffe fort und wandten ihren Bug
Hin, wo das Meer an „guter Hoffnung" Strande,
Das Südziel steckt, an das die Woge schlug."

Nachdem in der nächsten Nacht zum drittenmal die Linie passiert war, führte der Wasserweg jetzt durch die 252 km lange und 11—27 km breite Bangka-Straße, immer dicht unter Land, mit wunderbarem Ausblick auf die aufsteigenden Inseln voll Urwald und wilder Tiere. Am 24. abends, kurz vor 6 Uhr, ankerte die Korvette in der Straße, ging am andern Morgen früh 4 Uhr wieder Anker auf und machte am 26., $1/_2 10$ Uhr, bei dem Städchen Anjer auf Java, diesem Höhepunkt tropischer Vegetation, unter der blau-weiß-roten Trikolore Halt, um den Lootsen, der von Singapore bis hierher das Schiff geleitet, von Bord zu lassen, und wenn thunlich, für die nun zurückzulegende lange Strecke den Fleischvorrat zu ergänzen. Eine an Ort und Stelle herrschende Viehkrankheit machte das indes unmöglich, wohl aber wanderten aus dem unerschöpflichen Tierreichtum dieses Eilandes abermals mancherlei Tiere, namentlich Affen und Papageien, an Bord, so daß das Schiff zeitweise einer schwimmenden Menagerie glich, als es am selben Tage wieder in See ging und seine Reise nach Kapstadt fortsetzte, fast fortwährend unter Segel, da eine eingetretene Brise kräftig und anhaltend genug

war, Dampf auszumachen. Unter diesen günstigen Umständen hatte es die Korvette nicht einmal nötig, der Kohlen wegen die Insel Mauritius anzulaufen, in deren Höhe man sich am 15. Juli befand, und ebenso wenig Port Natal; vielmehr segelte sie frisch um die Südspitze der Insel Madagaskar, kam am 27., vormittags 10 Uhr, unter Dampf in Sicht der ostafrikanischen Küste und steuerte dicht unter Land dem Kap zu. Auch die Gefahren und Schrecken dieses Vorgebirges sollten dem „Prinz Adalbert" erspart werden; das Wetter blieb ruhig, nur ein starker Nebel, der sich am 29. einstellte, zwang zu langsamer Fahrt, um am folgenden Morgen einem herrlich blauen Himmel zu weichen, unter dessen freudig stimmenden Schimmer die Korvette in die Simons-Bai einbog.

Freitag, den 30. Juli, 11 Uhr 35 vormittags, war man vor Simonstown angekommen, am Sonnabend und Sonntag gab es Urlaub für die Mannschaft, die dem Kapwein, ehemals das edelste Getränk der Erde, wacker zusprach, während Montag, den 2. Aug., als die Kohlenladung an Bord begann, Prinz Heinrich sich zur Fahrt nach Kapstadt rüstete, vom deutschen Konsul gleich nach der Ankunft des „Prinz Adalbert" eingeladen, die Huldigung der Deutschen in der Hauptstadt des Kaplandes entgegenzunehmen.

Der Weg dahin, bis Wynberg im Wagen zurückgelegt, von da aus am Strande des Meeres mit der Eisenbahn in die vom kleinen Löwen- und spitzen Teufelsberg umschlossene Tafelsbai, ist reich an überraschenden Landschaftsbildern mit den verschiedenen Volkstypen — Hottentotten, Buschmänner, Neger, Malayen und Kaffern als Staffage und gewährt am Ende einen der prächtigsten Prospekte der Erde. In der nach Norden geöffneten Bucht breitet sich am Fuß des aus einer Höhe von 1082 m senkrecht abstürzenden, einen romantischen Hintergrund bildenden Tafelberges die Stadt aus, die von der Seeseite einen außerordentlich imposanten Eindruck macht, mit welchem das Innere nicht im Widerspruch steht. Die Straßen sind breit und regelmäßig, zum Teil mit stattlichen Läden geschmückt; weite, stille Plätze fehlen nicht, und schon die freundlichen und sauberen Häuser mit Ruhebänken, Blumengärten, Sonnenlicht und Baumschatten berühren das Auge wohlthuend. Was den Prinzen hier erwartete, war

nicht minder angenehm. Beim Gouverneur Sir Bartle Frères war er abgestiegen, indes die Deutschen einen Fackelzug vorbereiteten (es hatten über 3000 gezeichnet), der sich am Abend unter dem Absingen deutscher Volkslieder und starkem Andrang der Menge nach dem Hause des Gouverneurs bewegte, wo die Fackelträger, im Halbkreis aufgestellt, mit Musikbegleitung „Deutschland, Deutschland über alles“ anstimmten. Mächtig ergreifend drangen die Klänge des deutschen Liedes zu den Sälen des Gouvernementsgebäudes hinauf, aus dem der jugendliche Vertreter des Reichs alsbald auf die Veranda hinaustrat, von stürmischen Hochrufen der Versammelten empfangen. Die ausgewählten Komiteemitglieder begaben sich sodann, mit dem Konsul Lippert als Sprecher, zu dem Prinzen hinauf, um eine Adresse der Deutschen und zugleich ein wertvolles Album mit Darstellungen des Kaplandes als Dank für den denkwürdigen Besuch zu überreichen. Die Adresse aber lautete:

Sr. Königl. Hoheit dem Prinzen Albert Wilhelm Heinrich von Preußen!

Ew. Königl. Hoheit in Kapstadt willkommen heißen zu dürfen, erfüllt uns hier weilende Deutsche mit lebhafter Freude.

In dem Hafen dieser Kolonien sahen wir bereis zu wiederholten Malen die deutsche Kriegsflagge sich entfalten als Zeichen der wachsenden Macht des Vaterlandes; doch nie zuvor wurde uns das Glück zu teil, einen Prinzen des teuren Kaiserhauses zu begrüßen, dessen ehrwürdigem Oberhaupt es vergönnt gewesen ist, Deutschlands Stämme zu einem mächtigen Reiche zu einen.

Wie wir Ew. Königl. Hoheit erlauchten Vater, den ruhmvollen Führer der deutschen Heere, bewundern, so erblicken wir in Ew. Königl. Hoheit den dereinstigen Chef der sich kräftig entwickelnden deutschen Marine, welche den Ruhm der deutschen Flagge über alle Meere trägt und den Deutschen aller Orten Achtung und Geltung verschafft. Möge Ew. Königl. Hoheit uns gestatten, unserem Nationalgefühl durch diese Adresse Ausdruck zu verleihen, und gleichzeitig zum Andenken eine Sammlung photographisch dargestellter Landschaften und Racetypen Südafrikas zu überreichen. Unsere aufrichtigsten Wünsche für eine glückliche Heimfahrt werden S. M. S. „Prinz Adalbert“ begleiten, sowie wir stets die treuste Anhänglichkeit an die deutsche Heimat und das deutsche Kaiserhaus bewahren werden.

Kapstadt im August 1880. gez. vom Komitee

(folgen die Unterschriften).

Noch andere Adressen kamen dazu, die als Zeugnisse des nicht zu unterschätzenden Patriotismus der Deutschen im Aus-

land hier gleichfalls im Wortlaut mitgeteilt sein mögen. Unsere Landsleute von Port Elisabeth schrieben:

Durchlauchtigster Prinz!

Die Ankunft Ew. Königl. Hoheit auf südafrikanischem Boden veranlaßt uns, die unterzeichneten Deutschen zu Port Elisabeth, Ew. Königl. Hoheit unsere tiefste Ergebenheit auszudrücken. Ungleich größer würde unsere Freude sein, wäre es uns vergönnt, Ew. Königl. Hoheit auch in unserer Mitte begrüßen zu dürfen.

Möge die Zeit nicht ferne sein, wo uns die Freude zu Teil wird, zum ersten Male die schwarz-weiß-rote Fahne der deutschen Kriegsmarine im Hafen dieses wichtigen Handelsplatzes zu sehen.

Zugleich drängt es uns, den aufrichtigen Wunsch auszusprechen, daß es Ew. Königl. Hoheit beschieden sein möge, mit dem stolzen Schiffe, das jetzt den Hafen der Kapstadt ziert, die Heimreise schnell und glücklich zu beschließen, und verbinden damit die Bitte, Ew. Königl. Hoheit möge geruhen, den Unterzeichneten eine freundliche Erinnerung zu bewahren.

Unterthänigst

die Deutschen zu Port Elisabeth.

Von British Kaffraria war nachstehender Willkommengruß eingetroffen:

„Mit Stolz und Freude begrüßen die deutschen Bewohner British Kaffrarias den Besuch Ew. Königl. Hoheit, des Enkels ihres hochverehrten und geliebten Kaisers und bedauern, Ew. Königl. Hoheit nicht in ihrer Mitte zu sehen und ihre Hochachtung und Liebe nicht persönlich bezeugen zu können, hoffen aber, daß dieses einfache Blatt als ein Zeichen angesehen werde, daß auch in uns die Liebe zum Kaiserhause und Vaterlande noch rege ist.

Der Besuch Ew. Königl Hoheit wird für lange Zeit dieses Gefühl noch stärken, darthuend, daß die Deutschen, welche leider nach fremden Ländern auswandern müssen, sich noch der Fürsorge des Kaiserlichen Hauses erfreuen.

Ew. Königl. Hoheit, die zuerst das Hausbanner der Hohenzollern in fremde Länder geführt haben, hoffen wir es noch vorbehalten zu sehen, die deutsche Flagge in deutschen Häfen, deutschen Kolonien zu entfalten, daß die überschüssige deutsche Volkskraft nicht wie bisher dem Vaterlande zum Teil verloren geht.

Indem wir Ew. Königl. Hoheit eine glückliche Heimreise wünschen, hoffen wir, daß Hochdieselben bei späterem Rückblick auf diese Reise mit Genugthuung blicken werden.

Die Deutschen British Kaffrarias.

Viktoria-West folgte und sprach in begeisterten Worten so zu dem Prinzen:

Königliche Hoheit!

Angesichts der freudigen Erregung, welche die Kunde von der dem Kap der guten Hoffnung in Aussicht gestellten Anwesenheit Ew. Königl.

Hoheit in jedem deutschen Herzen wach rief, können wir, unterzeichnete Einwohner des Städchens Viktoria-West, nicht unterlassen, Ew. Königl. Hoheit ein von Herzen kommendes Willkommen zuzurufen.

Mit tiefem Interesse haben wir die Begebenheiten auf der Reise Ew. Königl. Hoheit verfolgt, die uns von Zeit zu Zeit durch Kunde und Bild aus der theuren Heimat zugingen, mit Stolz erfüllte uns das Bewußtsein, daß ein Prinz aus dem erhabenen Hause der Hohenzollern auf einem deutschen Kriegsschiffe die Bestätigung von der Zusammengehörigkeit der deutschen Nation in weit entlegene Länder trug, und mit Jubel begrüßten wir den Enkel unseres angebeteten Kaisers Wilhelm am Kap der guten Hoffnung, einem der äußersten Vorposten der Zivilisation.

Wir alle sind mehr oder weniger lange von der Heimat entfernt. Einige von uns haben Gelegenheit gehabt, ihre deutsche Zugehörigkeit vor nunmehr 10 Jahren auf Frankreichs Gefilden zu bestätigen, andere haben Deutschland schon zu einer Zeit verlassen, ehe der deutsche Adler die Schwingen zum Siegesfluge zu regen begann, uns alle aber beseelt das Gefühl, Zweige der deutschen Eiche zu sein, die von dem starken, festgewurzelten Stamm ihr Gedeihen und ihre Wohlfahrt empfangen.

Möge die Zeit nicht mehr ferne sein, in der die deutsche Flagge, die schützend und schirmend über unserem Vaterland weht, auch jenseits des Oceans sich entfaltet, möge der Deutsche dahin gelangen, in fernen Weltteilen Kolonien zu besitzen, die vom alten Stamm genährt, grünen und blühen mögen, den Wahlspruch bestätigend:

„Vom Fels zum Meer!"

Nach einigen Wochen werden Ew. Königl. Hoheit die heimatlichen Küsten sich zeigen; die deutsche Nation wird den Sprößling seines erhabenen Herrscherhauses jubelnd empfangen; möge Ew. Königl. Hoheit sich dann gnädigst erinnern, daß fern vom theuren Vaterlande unsere Herzen warm und laut für Deutschland schlagen, möge Ew. Königl. Hoheit mit Hilfe des Allerhöchsten den letzten Abschnitt der langen Reise glücklich überstehen und wohlbehalten in die Heimat zurückkehren, mit welchem Wunsche wir verharren

Ew. Königl. Hoheit

tiefunterthänigster

gez. Dr. med. A. Hanau

(u. andere Unterschriften).

Die Adresse Worcester, Cap der guten Hoffnung, am 2. August 1880, bildete den Schlußsatz in dieser patriotischen Symphonie und lautete:

Sr. Königl. Hoheit dem Prinzen Albert Wilhelm Heinrich von Preußen!

Ew. Königl. Hoheit wolle dem Unterzeichneten gnädigst gestatten, im Namen der deutschen Einwohner allhier, Ew. Königl. Hoheit folgendes Schreiben als ein kleines Zeichen unserer treuen Ergebenheit an unser liebes Königshaus und Vaterland anzubieten. Dieweil es Ew. Königl. Hoheit gefallen hat, auf einer Rundreise um die Welt nebst vielen schönen Ländern

auch die Capkolonie zu besuchen, obgleich auch nur an der äußersten Spitze derselben den Fuß ans Land zu setzen, möchten wir doch diese Gelegenheit nicht versäumen, um Ew. Königl. Hoheit zu bezeugen und kundzuthun unsere ungeschwächte Treue und Ergebenheit an unseren allergnädigsten Herren, Kaiser und König Wilhelm I., Ew. Königl. Hoheit allerwertesten Großvater und jetzigen Kaiser von Deutschland und König von Preußen, sowie auch unsere Liebe und Anhänglichkeit an Ew. Königl. Hoheit gnädigsten Vater, jetzigen Kronprinzen, und wie wir hoffen und bitten, künftigen Kaiser und König von Deutschland und Preußen, sowie auch unsere Liebe und Ergebenheit an und für unsere allergnädigste Kaiserin und gnädigste Kronprinzessin, Ew. Königl. Hoheit Großmutter und Mutter, und dasselbe Gefühl für alle Prinzen und Prinzessinnen des Königl. Hauses und auch für alle deutschen Könige und Fürsten.

Wir bitten hiermit zu berichten, mit wieviel Abscheu wir seiner Zeit gehört haben von den verschiedenen mörderischen Anschlägen auf die hohe und heilige Person unseres allergnädigsten Kaisers, welche, wie wir mit Freuden sagen können, doch alle durch Gottes Hand vereitelt wurden, und so wollen wir unserem allergnädigsten Herren und Kaiser, sowie Ew. Königl. Hoheit und der ganzen Königl. Familie auch hiermit unseren herzlichsten Glückwunsch aussprechen, indem wir sagen: „Gott erhalte uns noch für viele Jahre den Kaiser Wilhelm I.“, welchem wir hiermit unserem Gruß entbieten aus dem fernen Afrika.

Ferner wünschen wir Ew. Königl. Hoheit zu versichern, daß wir Ew. Königl. Hoheit Reise von Hause aus bis hierher mit wahrem, herzlichem Interesse gefolgt sind, daß wir oft bange Stunden mit Ew. Königl Hoheit durchlebt haben, wenn Ew Königl. Hoheit allen Gefahren des Meeres ausgesetzt war, wie wir für eine glückliche Reise privatim und in der Kirche, für Gesundheit und Wohlergehen sowie Gefolge und Reisegefährten gebetet haben, wie wir uns gefreut haben, wenn Ew. Königl Hoheit glücklich hie und da an Land gegangen sind, und wie wir uns um so herzlicher freuen, daß Sie und die Reisegenossen alle wohl und glücklich bis hierher zum Cap der guten Hoffnung gekommen sind. Wir werden auch nicht nachlassen, fernerhin Gott zu bitten, daß er seine Hand über Ew. Königl. Hoheit samt Schiff und Mannschaft halten möge, damit die Reise, wie sie bisher glücklich verlaufen, auch glücklich enden möge. Ferner wünschen wir, Ew. Königl. Hoheit auch Glück zu wünschen zu der Verlobung Ew. Königl. Hoheit Hohen Bruder, des Prinzen Wilhelm von Preußen. Dieses Ereignis zeigt uns wiederum, daß unser deutsches Kaiserhaus nicht bedarf, sich nach außen hin zu stärken, da es sich seiner und des vereinigten deutschen Volkes Kraft bewußt ist, welche im stande ist jedem Feinde zu trotzen. Gott erhalte unserem lieben deutschen Vaterlande lange, lange unser Königshaus der Hohenzollern, welches es zu seiner jetzigen Größe gebracht hat, Gott erhalte unserem Vaterlande für lange Jahre einen gesegneten Frieden. Gott erhalte und bringe wohlbehalten heim Ew. Königl. Hoheit.

Ew. Königl. Hoheit unterthänigster Diener
(gez.) W. Graßmann, Gemeinderat.

An Telegrammen waren eingegangen die Glückwünsche der Deutschen aus East London, Grahamstown, Graaf Reivot, Carnaroon, Victoria West, Karoo (Murrayburg), British Town, Richmond, Philiptown, Kingwilliamtown; ferner von den englischen Behörden zu Kingwilliamtown und Grahamstown, und zwar der Mehrzahl nach in einer Fassung, daß sie kaum herzlicher und patriotischer gedacht werden kann.

Auf alle diese Kundgebungen erwiderte Prinz Heinrich:

Meine Herren!

Mit Freuden trete ich in Ihre Mitte, um den in der Capstadt, in Port Elisabeth, Kaffraria, Viktoria-West und Worcester ansässigen Deutschen aus warmem Herzen zu danken für die Gesinnungen, welche in diesen Adressen niedergelegt worden sind. Ich nehme sie entgegen als einen beredten Beweis, daß die deutsche Treue fortlebt, welche allezeit so tief in unserem Volksleben gewurzelt, und nun aus blutiger Saat zu einer Treue zu Kaiser und Reich abermals emporgewachsen ist.

Mit welchem Stolz, meine Herren, bekenne ich mich dazu, daß ich mitberufen bin, die Flagge unseres Reiches hinauszugeleiten in alle Weltteile und über alle Meere.

Meiner Jugend sind die Vorbilder gegeben, zu denen ich nicht nur als Sohn und Enkel, sondern mit der ganzen Nation in Liebe und Ehrfurcht aufblicke, von denen ich lernen will dem Vaterlande mit Hingebung zu dienen, und mein Bestes einzusetzen für das Gedeihen eines Zweiges nationaler Wehrkraft, welcher jetzt kräftig emporwächst und schon lange von den Sympathien des deutschen Volkes gepflegt wird.

Ich danke Ihnen, meine Herrn von der Capstadt, für die Erinnerung, welche Sie mir in diesen Photographien von Ihrer neuen Berufs-Heimat hinterlassen, Ihnen meine Herren aus Port Elisabeth, Kaffraria, Viktoria-West, Worcester nicht minder, daß Sie mir durch Ihre Worte solche Freude bereiteten und nun, meine Herren, bitte ich Sie diesen meinen Dank denen zu erkennen zu geben, welche da draußen einem Mitglied ihres Kaiserhauses zujubeln.

Tragen Sie es hinein in jedes deutsche Haus Ihrer Kolonien, daß der Enkel des Kaisers diesmal Grüße bringen und gern Sr. Majestät berichten wird von den Deutschen, welche im fernen Südafrika die Treue bewahrten „zu Kaiser und Reich."

Capstadt, den 2. August 1880.

Noch lagen aber Tausende von Meilen zwischen dem kaiserlichen Herren und dem Enkel, noch mußte sich manche Welle an dem Schiff brechen und die Schraube viele Millionen ihrer Umdrehungen machen, bevor diese Grüße überbracht werden

konnten. Indes man hatte Eile. So enthusiastisch auch die Aufnahme gewesen, welche die Vertreter der deutschen Idee hier gefunden, der Drang nach dem Norden war noch größer, und kaum war Prinz Heinrich nach Simonstown zurückgekehrt, — es war am 4. August Abends —, so wurde auch die Schraube geführt zur Abfahrt nach — St. Helena.

Von Kapstadt bis Kiel.

Heimatsstimmung. — Unvermutete Schiffstrauer. — Seemanns-Begräbnis. — Prinz Heinrich feiert den Tag seiner Volljährigkeit. — Landung auf St. Helena: Jamestown und die historischen Stätten. — In St. Vincent und Ferrol vor Anker. — Ankunft in Plymouth — Die stille Nordsee. — Vor dem Ziele halt! — Der „Hohenzollern" in Sicht. — In den Armen der Eltern. — Einfahrt in den Hafen. —

„Es schneidet majestätisch durch die Wellen
Das stolze Schiff, die weißen Segel schwellen;
Die silberhelle Flut umringt den Kiel,
Frisch auf, der Heimat zu! wir nah'n dem Ziel."

Zwei Tage hatte die Korvette wacker durchgedampft, alles war in bester Ordnung und die Stimmung in Erwartung des Wiedersehens vor allem eine vortreffliche. Der Gedanke, daß jede zurückgelegte Seemeile der vaterländischen Erde näher bringen sollte, ließ die Herzen freudig schlagen und die Phantasie in farbenreichen Bildern des Willkomms sich ergehen. Viel Hervorragendes hatten namentlich die letzten Wochen und Tage gebracht, aber was will die ganze Schönheitsfülle des tropischen Wunderlandes besagen gegenüber dem einen Wort: Heimat. Eine andere Sonne zwar giebt es noch als die nordische, welche bleich auf die beschneiten Berge niederstrahlt, einen schöneren Himmel giebt's, als den nordischen, und milde Gestirne schauen unter anderen Breiten mit göttlichem Glanz in warmen Sommernächten auf blühende Lorbeerhaine herab; aber sehnsuchtsvoll blicken die Augen auch in jenen Gegenden nach dem Sterne des Nordens, ob er sich bald zeigen werde. Nicht das üppige Grünen und farbenprächtige Blühen der heißen Zone, nicht der Kokospalme stolze Wälder, nicht des Banganbaumes riesenhafte Dimensionen, und nicht alle Wunder der Fauna und Flora, vermögen denjenigen, der heimwärts zieht, die Sehnsucht im Herzen, dauernd zu fesseln. Auf der schönsten Reise wird man müde, nicht zuletzt an Bord

eines Kriegsschiffes, und den Deutschen verläßt nirgends die Sehnsucht nach seinem Vaterlande. Ist es auch nicht so kühn und unternehmungslustig wie Amerika, nicht so klassisch wie Japan, nicht so groß und volkreich wie China, nicht so üppig wie Indien, so ist es doch anmutig mit seinen grünen Feldern und waldigen Bergen, und vor allem hat es eins voraus vor der ganzen übrigen Welt: sein Geistes- und Gemütsleben. Davon kann er nicht lassen, er begrüßt es mit Wonne, wo es ihm anklingt auf der fremden Erde, er sucht und vermißt es überall. Mag die Sonne noch so herrlich strahlen, der Mond noch so romantisch leuchten, die Blumen und Gewächse noch so aromatisch duften, nichts vermag den Leck des Herzens zu verstopfen, und mitten in der Pracht tropischer Scenerie zieht es ihn immer wieder zurück nach seiner Sandinsel, nach der kleinen Hütte, nach dem flackernden Herde, nach den Giebeln und Mauern der alten Stadt, nach den säuselnden Tannen im Walde, nach den Bergschluchten und Thalgeländen, und seien es auch nur tote Klippen und starre Felsmassen. „Das Vaterland erklärst du nicht, aber du fühlst es. Es ist die Zaubereiche mit Laub und Blüten, die aus Luft, Wasser, Erde, aus Tönen und Klagen ihre Nahrung zieht, der Baum, welcher die Seufzer und Jubellaute der blühenden und welkenden Geschlechter eingesogen hat und nun, da der Sturm in der Krone rauscht, in der Äolsharfe jener Zweige die Stimmen von Jahrhunderten ertönen läßt." Dieses geheimnisvolle Flüstern ist nicht jedem vernehmbar; aber der Pilger, der Seemann, der nach langer Abwesenheit die heimische Scholle wieder betritt, vernimmt es deutlich. „Es ist so schön, wenn du dein Schiff von ferner Seefahrt wieder der Heimat zukehrst, wo der Rauch aufsteigt deines eigenen Herdes, und wo die Erinnerung als Wächterin steht vor deiner Kindheitswelt und die frische Quelle deinen Spielplatz umspült, während die Väter in grünen Hügeln ruhen und voll Sehnsucht die treue Braut auf dem Felsen steht und nach dem Meere hinausblickt." Ingeborg brauchte hier nicht zu fürchten, daß ihr Seeadler aus Angst vor einem Windstoß flügellahm sogleich wieder dem Strande zuflöge, er hat wacker ausgehalten auf der einsamen unwirtlichen Salzflut; denn Sturm und Nordlandssöhne kommen gut miteinander aus auf dem

Meere. Aber die Wogen sind unstete Gefährten, und Nordlands feste geliebte Gebirge locken wunderbar den Sinn. — Man war also wohlgemut an Bord und zugleich voller Genugthuung und gewissermaßen voll Stolz, daß der Kommandant unter der Zahl der Kadetten, mit denen er hinausgezogen war, „kein teures Haupt" vermißte, sie alle, an Körper und Geist gewachsen, in die Heimat zurückführte; da sollte noch kurz vor dem Ziele unvermutet auf dem „Prinz Adalbert" Trauer einziehen.

Am 6. August mittags hieß es im Schiff: „mit dem erkrankten Seekadetten Iffland scheint es sehr bedenklich zu stehen", in der 10. Abendstunde ging die düstere Botschaft von dem erfolgten Tode von Munde zu Munde, und am anderen Morgen begann der Segelmacher seine stille Arbeit am Seemannssarg. Nachmittags 1/2 5 Uhr traten alle Mann in Musterungsdivisionen mit blauem Anzug an und begaben sich leisen Schrittes achteraus, wo sämtliche Offiziere und Seekadetten sich versammelt hatten. Die Raaen waren etwas angebraßt, die Flagge halbstock, die Maschine gestoppt, lautlose Stille herrschte. Mit einer deutschen Kriegsflagge überdeckt, stand die Leiche an Deck aufgebahrt und wurde jetzt von vier Seekadetten nach dem Steuerbordfallrepp getragen, wo der Schiffsprediger und die Musik Aufstellung genommen hatten. Einem Choral folgte die kurze, aber eindringliche und ergreifende Rede des Pfarrers Nauck, dann wurde die Flagge abgenommen und die irdische Hülle des jugendlichen Kadetten im Seemannssarg, bestehend aus einem Stück Segeltuch, welches an einem Ende mit Eisen beschwert ist, im Weltmeere auf 25° 40' südlicher Breite und 10° 50' östlicher Länge durch das geöffnete Steuerbordfallrepp in die Tiefe gesenkt. Dort unten, wo Rana, die den Menschen feindliche Meeresgöttin, die blauen Polster für ihre Opfer zurechtlegt, ruhte er gut, aber weit entfernt von den Seinen, die daheim in Potsdam des Wiedersehens voll froher Hoffnung harrten. Ob ihnen die Worte des Dichters einigen Trost gebracht haben, der da singt:

„Ruhe sanft auf kühlem Grunde,
Von den Wellen eingewiegt,
Deiner Mutter bring' ich Kunde,
Wo ihr Sohn begraben liegt."

Wir wissen es nicht. Das deutsche Schiff aber zog unentwegt seinen Lauf weiter über die Wogen dahin, die Königin des Tags ging unter und wieder auf, wonnestrahlend, freudebewegend zu neuer Arbeit, frohem Wagen und neuen Festen.

Schon am 13. August hatte sich die Korvette nach Reinschiff würdig geschmückt, und am 14. feierte Prinz Heinrich seinen Geburtstag, den zweiten an Bord, ein Tag, der insofern noch von besonderer Wichtigkeit war, als der Prinz sein 18. Lebensjahr vollendete, und damit nach preußischem Hausgesetz mündig wurde. Eine Morgenmusik leitete, wie am Tage von Hakodate, die Feier ein, ½10 Uhr traten die Mannschaften zur Musterung in Divisionen an, wobei der Kommandeur ein dreifaches Hoch auf den Prinzen ausbrachte, mittags gab der Gefeierte den Offizieren ein Diner, während am Abend ein Mahl für die Kadetten und der unvermeidliche Festgrog für die Mannschaft folgte. Der Morgen des 15. August sah die Korvette unter Dampf, mit dem Kurs nach Jamestown auf St. Helena, wo kurz vor 10 Uhr die Ankerketten rasselten.

Aus der Ferne erscheint die Insel als eine schwarze, verbrannte, vielfach gespaltene, von allen Seiten steil aufsteigende Felsenmasse, ein zweiter Kaukasus, auf dessen ödem Felsenplateau der moderne Prometheus, Napoleon, sein berühmtes Leben traurig beschloß. Jamestown, am Nordrand in eine enge Schlucht eingezwängt, ist nicht nur der einzige gute Landungsplatz der Insel, sondern auch der einzige Ort, welcher zu jeder Jahreszeit einen reichlichen Zufluß von gutem Wasser hat; denn beinahe sämmtliche Quellen und Bäche der Insel, über 160 an der Zahl, vereinigen sich zu dem James-Flüßchen, welches sich in die gleichnamige Bucht ergießt. Die andern Buchten sind durch Forts geschützt, von denen das eine auf einem windungsreichen Fußsteig oder einer steilen Treppe von 699 Stufen zu erreichen ist. Der Fernblick ist derartig, daß man jedes Schiff, welches sich der Insel nähert, schon einen halben Tag vorher sieht, wodurch eine Überrumpelung ausgeschlossen erscheint. Die schwarzen Klippen, welche das Eiland ringförmig umgeben, erreichen eine senkrechte Höhe von 300—600 Metern, während außerhalb dieses Ringes an den jäh abstürzenden Basaltmassen das Meer schäumend sich bricht. — Oben auf der Hochebene in der einsamen

Meierei Longwood betrat Prinz Heinrich das bescheidene Haus, wo der geniale Feldherr und Eroberer, der Bezwinger der abendländischen Welt, der Könige zu seinen Vasallen zählte, als Gefangener Fluchtpläne schmiedete. Dann stand der Urenkel der Königin Louise, deren Herzen der rauhe Mann so tiefe Wunden geschlagen, im Thal Stane, an der von Napoleon selbst gewählten Stelle, wo er sein einsames weltverlassenes Grab gefunden: ein Denkzeichen von weltgeschichtlicher Tragik. — Lange durfte der Aufenthalt nicht dauern, er genügte aber, um die üblichen Erinnerungszeichen (darunter die bei der Mannschaft beliebten Strohblumen) zu bergen, dann wurde die Rückkehr angetreten, und als $^3/_4$6 Uhr alle zur Besichtigung der denkwürdigen Stätte Beurlaubten an Bord angelangt waren, setzte die Korvette, welche inzwischen Proviant für die Messen eingenommen und eine Post abgesandt hatte, die Fahrt fort. Eine Stunde später wurde Dampf ausgemacht und die Schraube gelüftet, eine kräftige Brise trieb das Schiff unter Segel lustig nach Nordwesten, bereits am 20., nachmittags 3 Uhr, wurde die Insel Ascension und am 24., morgens $^1/_5$5 Uhr, zum viertenmal die Linie passiert, jetzt zuerst unter Segel. Der „Prinz Adalbert" machte noch eine Fahrt von 5$^1/_2$ Knoten, trotzdem aber wurde am Nachmittag Dampf aufgemacht, da man zur bestimmten Zeit in Plymouth sein wollte. Am 27. frischte die Brise wieder auf, infolgedessen die Feuer in der Frühe des nächsten Tages aufgebenkt werden konnten. Am 29. August, 9 Uhr vormittags, kamen die Kapverdischen Inseln Fogo und Brava in Sicht, von denen die Korvette erstere backbord, letztere steuerbord liegen ließ, um am 30. St. Vincent anzulaufen. Porto Grande, schon am 31. wieder verlassen, hatte den Kohlenvorrat ergänzt, mit dem der Kommandant bis Plymouth zu reichen hoffte, wenn der Wind in den nächsten Tagen nicht ganz im Stich ließ, ein Fall, der jedoch eintrat. Am 12. September kam deshalb der Befehl: „Schraube zu Wasser! — Dampf auf!" — Auf nach Spanien! — Der Besuch galt Ferrol, dem schön gelegenen Hafen, in welchen der Lootse am 24., morgens 7 Uhr, die Korvette geleitete. Mit 120 Tons Kohlen versuchte der „Prinz Adalbert" 24 Stunden später dem starken Wind und der hohen See zu begegnen, es ging langsam vorwärts, aber am 27. wurde das Wetter besser, mit vier Kesseln unter

Segel machte jetzt das Schiff 14 Knoten in der Stunde, schon am Abend gegen 7 Uhr blinkte das Feuer von Eddystone herüber, 1/2 9 Uhr wurde der Lootse an Bord genommen, und eine Stunde später fiel der Anker im Hafen von Plymouth. Noch in derselben Nacht kamen die hier lagernden Briefe an Bord, die kaiserl. Admiralität wurde telegraphisch von der glücklich erfolgten Ankunft und der voraussichtlich erfolgenden Abreise in Kenntnis gesetzt, sowie der Königin von England Meldung gemacht. Ihre Abgesandten erschienen an Bord der in voller Thätigkeit begriffenen Korvette, um namens der Königl. Großmutter dem Enkel zu der glücklich erfolgten Heimkehr zu beglückwünschen, und nachträglich Geburtstagsgeschenke zu überreichen. Die nötige Instandsetzung des Schiffes und der Kohlenübernahme füllte die Tage bis zum 21. September aus, dann wurde sie angetreten die letzte Fahrt — nach Hause.

Die Spannung, welche der Seefahrer nach langer mehrjähriger Reise gerade in den letzten Tagen vor Erreichung des heimatlichen Hafens empfindet, zu beschreiben, ist schwer. Sehnsucht nach seinem Heim, nach der Stätte, wo er zu rasten gewohnt, empfindet schließlich wohl auch der alte Seemann, den jüngeren aber erhält neugierige Erwartung stets in gehobener Stimmung, während in der Brust eine fröhliche Unruhe herrscht, der so leicht keiner entgeht. Alles ist dann Thätigkeit, doppelter und williger Fleiß, so wie es auch an Bord des „Prinz Adalbert“ war. Wie schwellte die Hoffnung die Herzen, wie freudig that jeder seine Schuldigkeit, wie jubelte man der nordischen Hafenstadt entgegen und wie flogen dem Schiffe die Gedanken voraus! Aber noch ist der gefährliche Kanal und die stürmische Nordsee zu überwinden. — Doch wie merkwürdig! Das deutsche Meer ist diesmal ruhig, ganz gegen seine Gewohnheit, so daß es für die Korvette keinen Aufenthalt giebt. Am 22., nachmittags 1/2 4 Uhr, wird Dover-Calais passiert, und schon am 25. morgens Frederikshavn erreicht. Hier wird Halt gemacht, um Depeschen zu befördern, dann ankert der „Prinz Adalbert“ zwischen Langeland und Laaland und zwar zwei volle Tage, fast zu lang für die Erwartung der Besatzung, die täglich die Postdampfer von Kiel kommen und dahin zurückkehren sieht, indes die traute heimatliche Welle den Kiel umspült. Aber das Schiff muß

aufs beste in Ordnung gebracht werden, wird neu gemalt, soweit dies nicht schon unterwegs geschehen ist. Jeder Messingteil muß blank sein, alles soll leuchten und blitzen zum frohen Feste des Wiedersehens. Endlich, am 29. September, 8 Uhr morgens, wird der Anker gelichtet, zum letztenmale gelichtet, nachdem er so oft in fremdem Meeresboden eingeschlagen. Nun geht es nach Holtenau weiter, um 12 Uhr kommt bei Fackebjerg ein Schiff mit der Kronprinzlichen Standarte in Sicht. Es ist der „Hohenzollern", welcher das Kronprinzliche Paar mit dem Prinzen Wilhelm dem Sohn und Bruder entgegenführt. Beide Schiffe nähern sich einander, der Salut wird eröffnet, 12 Uhr 20 tönen kräftige Hurrahs der paradierenden Mannschaft des „Prinz Adalbert" zu dem „Hohenzollern" hinüber und werden von dort aus erwidert, dann eilt Prinz Heinrich an Bord der Yacht in die Arme der Seinigen, um nach 2 Stunden, kurz vor Friedrichsort, am Leuchtturm von Bülk, auf die Korvette zurückzukehren. An grünen Ufern, frischen Buchenwäldern, freundlichen Dörfern eilt das Schiff jetzt vorüber, die Forts Friedrichsort und Stosch werden passiert, über den blanken Läufen der Geschütze blitzt es auf zum frohen Willkomm, eine Ehrenwache empfängt die Korvette mit Hurrah, kleine Hafendampfer kommen entgegen, weiße Taschentücher winken zum „Prinz Adalbert" hinauf, und endlich geht es unter Kanonendonner, Hurrahrufen und Musikklängen hinein in den Kieler Hafen, der „Hohenzollern" voran, hinter ihm in gemessener Entfernung (600 m) der „Prinz Adalbert" mit dem Hohenzollernprinzen, dem glücklich heimgekehrten von der Weltfahrt.

Wieder daheim.

Empfang in Kiel. — Freude des Wiedersehens und schmerzliche Erinnerungen. — Reisefrüchte. —Ankunft in Potsdam.

Der „Hohenzollern“ hatte gegenüber der Wasserallee des Schloßparks angelegt, der „Prinz Adalbert“, salutiert von „Preußen und „Arkona“, ging zwischen letzterer und der Allee vor eine Boje, mit der prinzlichen Flagge am Mittelmast, die Paradeflaggen hochgehißt, Fallrepps und Treppen heruntergelassen und so zu dem Empfang des Kronprinzen allseitig bereit. Es war um 3½ Uhr, als sich der hohe Herr mit Gefolge an Bord des „Prinz Adalbert“ begab, wo im Beisein der Admiralität die feierliche Begrüßung des Prinzen Heinrich stattfand. Der Chef der Admiralität, Marineminister von Stosch, und die anwesenden Generale bildeten um den Prinzen, der Galauniform mit dem Orangeband des Schwarzen Adlerordens angelegt hatte, einen Kreis, worauf Admiral von Stosch folgende Ansprache an den Prinzen hielt:

„Ew. Königliche Hoheit kehren heim von einer zweijährigen Reise, auf welcher Sie die ganze Erde umsegelt und eine neue Welt gesehen und Huldigungen aller Art empfangen haben. In allen Häfen hat man einen Festtag aus Ihrer Ankunft gemacht, man hat Ihnen gehuldigt als dem Repräsentanten des neu erstandenen deutschen Reichs, die Fremden in Anerkennung der Macht, die sich plötzlich so gewaltig in Europa geltend gemacht, die Deutschen in der reinsten Freude an dem auch ihnen gewordenen mächtigen Vaterlande. Aber Ew. Königliche Hoheit haben auf dieser Reise nicht nur gesehen und sich huldigen lassen, sondern, und das ist unser Stolz, und das ist der Grund, weshalb auch wir Festtag gemacht haben, Sie sind Seemann geworden durch treue Arbeit und Pflichterfüllung. Sie sind nicht nur im Lebensalter, sondern auch in Ihrem Berufe majorenn geworden. Die deutsche Marine zählt Sie für die Zukunft unbedingt zu den Ihrigen, und hat aus der Art und Weise, mit der Sie sich den Aufgaben Ihres Berufes hingegeben haben, die Überzeugung gewonnen, daß Sie, dem Beispiel Ihrer Väter folgend, in treuer Pflichterfüllung dem ganzen Offizier-Korps ein leuchtendes

Beispiel sein werden. Nach menschlicher Berechnung sind Ew. Königl. Hoheit berufen, dermaleinst die deutsche Marine zu führen. Die Freudigkeit, mit welcher Sie an die Ihnen gewordenen Aufgaben herangetreten sind, und die Kraft, mit welcher Sie die Gefahren und Mühen des Seelebens ertragen haben, giebt die berechtigte Hoffnung, daß, so wie Ihre Väter große Generale sind und waren, Sie auch ein großer Admiral werden. Sie haben den Willen dazu gezeigt, bethätigen Sie denselben auch ferner. Nehmen Sie ein Beispiel an unserem großen Kaiser, der noch heute, in seinem selten hohen Alter, seine größte Freude und Genugthuung in der Erfüllung seiner ausgedehnten Pflichten findet. Die Leistung macht den Mann, und je höher er in der Welt gestellt ist, je mehr wird von ihm gefordert, je größer ist aber auch der Erfolg und der Lohn. Deutschland darf mit Stolz sagen, sein greiser Kaiser ist in der Arbeit ein leuchtendes Beispiel der Jugend, folgen Ew. Königl. Hoheit diesem Beispiele, und streben Sie, gleichwie Ihr Herr Vater, eine große Kraft in der Armee geworden, dasselbe für die Marine zu werden; die deutsche Marine darf dann reiche Hoffnung auf Ihre richtige Führung setzen. Wir alle aber gedenken, hier wie immer, unseres Kaisers als unseres Herrn, dem wir im Leben und im Tode ergeben sind, und der uns geehrt, indem er seinen Enkel zu den unsrigen gemacht hat. Bringen wir dem Kaiser ein dreimaliges Hoch dar."

Das Hurrah, welches diesen Worten folgte, war ein wahrhaft begeistertes, die Mannschaften aller Schiffe fielen unter dem Kaisersalut der Geschütze kräftig ein, dann verlas der Kronprinz zwei Kabinetsordres des Kaisers. Die erste an den Kronprinzen selbst gerichtet, drückte die Freude über die glückliche Wiederkehr des Enkels und das wohlgelungene Werk der Seereise aus, während die zweite, an den Chef der Admiralität v. Stosch, den Kapitän Mac Lean in Anerkennung seiner Leistungen zum Kontreadmiral, den Begleiter des Prinzen, Kapitänlieutenant v. Seckendorff, zum Korvettenkapitän ernannte, und mehrere Orden verlieh. Persönlich sprach der Kronprinz noch der Schiffskameradschaft seines Sohnes seinen Dank aus, mit Worten, die aus dem vollen Vaterherzen flossen, und ebenso unmitelbar wirkten, wie sie empfunden waren, indem er mit dem Ausdruck der Überzeugung schloß, daß sich Prinz Heinrich zu einem tüchtigen Seemann heranbilden werde, und daß auch die glücklich verlaufene Expedition dem Ansehen und dem Ruhm des deutschen Namens diejenige Förderung bringen werde, die man davon erwartet. — Die Mannschaften beantworteten diese im gehobenen Ton gesprochenen Worte mit einem kräftigen Hurrah, dann verließ der Kronprinz mit beiden Söhnen den „Prinz Adalbert", um die auf

dem „Hohenzollern" harrende Kronprinzeß abzuholen, und jetzt setzte Prinz Heinrich den Fuß zuerst wieder auf deutschen Boden.

Da lag Kiel, Bellevue, die Düsternbrooker Allee, die schmucken, freundlichen Villen, wie vor zwei Jahren. Wie damals wogten die Menschenscharen am Ufer auf und ab, und dieselbe Schiffsbrücke in der Wasserallee, die er damals bei der Abfahrt überschritten, führte ihn jetzt ans Land. Von der nach Tausenden zählenden Menge jubelnd begrüßt, schritt Prinz Heinrich an der Seite der Eltern und des Bruders dahin, durch die Reihen des spalierbildenden See- und Füselierbataillons, den Weg ins Schloß zu Fuß zurücklegend, wo ihn als erste, frohe Überraschung die Bilder der Eltern auf dem Schreibtisch seines Arbeitszimmers entgegenwinkten. — Wie hoch beglückt der Kronprinz über die glückliche Heimkehr seines Sohnes war, das bekundete jedes seiner Worte, jede seiner Mienen. „Es ist mir noch wie im Traum, daß ich diesen lieben, guten Jungen wieder haben soll", äußerte er zu dem Kommandanten des „Hohenzollern", von Nostitz, als er ihm in dessen Kajüte den Prinzen vorstellte. Dabei hatte er den Arm um die Schultern seines Heinz gelegt, den Blick der Vaterliebe tief in des Sohnes Augen senkend. Und welche Scene auf dem obersten Pavillon des „Hohenzollern", in der Mittagsstunde des 29. September, als der „Prinz Adalbert" zuerst in Sicht kam!

„Die Fernröhre nach dem dunklen Punkt am Horizont in der Gegend der Küste von Langeland gerichtet, aus dem sich allmählich das Bild der Korvette entwickelte, standen dort der Kronprinz und die Kronprinzessin, umgeben von dem Chef der Admiralität und dem Kommandanten. Jetzt kam das Schiff näher, man erkannte die Mannschaften auf den Raaen, man sah den lustig flatternden Heimatswimpel in seiner ganzen Länge, die Blitze aus den Geschützen, dann die Rauchwolken, und zuletzt hörte man den Schall des Saluts. Die Kronprinzessin stand gestützt auf die Kommandobrücke, und ihre Blicke aus den feuchten Augen, über die der schwarze Schleier wehte, gingen hinaus nach dem ankommenden Schiff, und schienen da unter dem Gewimmel von Gestalten denjenigen herausgefunden zu haben, den sie ersehnt und gesucht hatten, ihr Haupt neigte sich in Grüßen. — Prinz Heinrich hatte drüben die Mütze zum Gruß gelüftet, und

der Kronprinz erwiderte seinem Sohn den Gruß in gleicher Weise, dann traten beide Eltern eng aneinander, und ihre Hände gefaßt, sahen sie zu, wie das Boot vom „Prinz Adalbert" ausgesetzt wurde, und der Heimkehrende mit den raschen Bewegungen des erregten Herzens die Schiffstreppe hinab und in das Boot stieg. Schnelle Ruderschläge brachten es an den „Hohenzollern." An der Seite des treu bewährten Begleiters, des Kapitän-Lieutenants Freiherrn v. Seckendorff, saß Prinz Heinrich in der Seekadettenuniform mit dem Abzeichen eines Offiziers; das jugendliche Gesicht war von der Sonne der Tropen gebräunt. Sein Auge ging empor nach der Stelle an Bord, wo er die Eltern vermutete, ein paar Schritte die Treppe hinauf - der Kronprinz breitete seine Arme aus, Thränen entrollten seinen Augen — er hielt den Sohn lange umfaßt, als wollte er ihn gar nicht mehr vom Herzen lassen. Von da ging's an das Herz der Mutter — gesprochen wurde gar nichts — alles andere, die stummen Blicke, die Umarmungen waren mächtiger als die Laute. Dann begrüßte der Heimgekehrte den Bruder, das Übrige entzog sich den Blicken der Zeugen; die Eltern nahmen ihren Sohn und führten ihn in die inneren Gemächer. Prinz Wilhelm folgte, und draußen blieben die Zeugen, aber da war kein Auge in dessen Thränen dieser Willkommengruß nicht seinen Eindruck zurückgelassen hatte."*)

Die tiefe Bewegung war eine natürliche, die ergreifende Bedeutung des Moments in die Augen springend. Drei Tote hatte die Korvette in fernen Ländern begraben; erst vor kurzem hatte der Prinz einem Kameraden das „Ruhe sanft auf kühlem Grunde" zugerufen; die übrigen waren wohlbehalten zurückgekehrt, aber mancher hatte auf das Grab eines lieben Angehörigen einen Kranz niederzulegen: in erster Linie Prinz Heinrich selbst.

Als er hinausfuhr in fremde Meere hatte ihn der Bruder begleitet, der treue Jugendgespiele; jetzt weilte er nicht mehr unter den Lebenden. Und noch eine andere tiefschmerzliche Botschaft, die vom Tode der Tante Alice in Darmstadt, welche am

---

*) Nach der Darstellung eines Augenzeugen „Am Hofe Kaiser Wilhelms II." Berlin, Rich. Eckfteins Nachfolger.

14. Dezember 1878 derselben tückischen Krankheit erlag wie der Bruder, war ihm nachgesandt worden. Es war eine schwere Heimsuchung, welche der Himmel dem erlauchten Fürstenpaare auferlegte, als der jugendliche Prinz Waldemar der Diphtheritis zum Opfer fiel, und ein bitterer Tropfen Wermut in die Freude des Heimkehrenden und der Eltern. Die Gedanken schweiften auch in die Ferne zurück, in jene Zeit, wo unter dem Ansturm widersprechender Gefühle die Frage über die Zurückberufung des Abwesenden erörtert ward. Wenn es auf die Mutter angekommen wäre, würde sie zur Thatsache geworden sein. — Wie natürlich, wie menschlich, daß sie nach dem Verlust dieses ihres Sohnes, um so mehr um das Leben des anderen bangte, der allen Gefahren einer langen Weltreise ausgesetzt war! Und was hatte ihn denn hinausgeführt, was hielt ihn in fernen Landen zurück? Sie alle, die zur Besatzung des „Prinz Adalbert" gehörten, kämpften den Kampf ums Dasein auf irgend eine Weise. Existenz, Verdienst, Stellung, Rang trieben die einen, der Wunsch der Eltern, dem Sohn einen Lebensberuf zu erschließen, die anderen. Hier lag kein egoistisches Interesse vor. Des Prinzen Existenz war gesichert, ebenso wie seine Stellung und sein Rang. Der Kampf ums Dasein, im gewöhnlichen Sinne des Wortes, bestand für ihn nicht, von Fürstengeschlechtern wird er nur in den Annalen der Geschichte um den Vorrang unter ihresgleichen geführt. Was hier bestimmend wurde, war ein höheres Motiv: das der Pflichttreue im Dienste einerseits, und der Gedanke der Hingebung ans Vaterland andererseits, dem gegenüber die fürstlichen Eltern auch die heiligsten Gefühle des Vater- und Mutterherzens schweigen hießen.

So hatte der Kronprinz schon einmal die höchste Selbstverleugnung geübt, die von einem Menschen verlangt werden kann. Damals, es war während des Krieges von 1866, starb am 18. Juni sein dritter Sohn Sigismund, geboren den 15. September 1864. Der Vater, während der entscheidungsvollen Tage auf dem Posten, den ihm König und Vaterland angewiesen, ausharrend, hatte nicht den schmerzlichen Trost, sein Kind selbst zur Ruhe bestatten zu können. Die einzige Beruhigung, die ihm in jenen traurigen Stunden wurde, war die, daß die Mutter, die Königin, selbst in das Hauptquartier nach Böhmen

kam, um dem Kronprinzen näheres über den Verlauf der Krankheit und die letzten Stunden des geliebten Söhnchens mitzuteilen. Als der siegreiche Feldherr dann vom Kriegsschauplatz zurückkehrte, sagte er in seiner Antwort auf die Ansprache der Berliner Stadtbehörde: „Es war eine schmerzliche Aufgabe, daß ich meiner Gemahlin und meinem sterbenden Kinde nicht beistehen, daß ich meinem heimgegangenen Sohne nicht die Augen zudrücken konnte. So schwer es mir damals wurde, fern von der Heimat und der Familie, zu bleiben, ich sehe jetzt mit Genugthuung darauf zurück, weil es ein Opfer war, das ich dem Vaterlande brachte."

Die Bitte der besorgten Mutter an den Kaiser, die Rückkehr des Prinzen Heinrich zu gestatten, wurde jetzt in demselben Sinne entschieden. Bewegt hörte der greise Monarch die Kronprinzessin an und begründete dann seine abschlägige Antwort so: Vor Antritt der Reise hätte man sich die Gefahren nicht verhehlt, in die der Prinz geraten könne. Die Mutter sei auf die bevorstehende lange Trennung aufmerksam gemacht worden, doch habe sie die Einwilligung zur Reise gegeben. Jetzt könne der Wunsch nach Rückkehr nicht erfüllt werden. Der Prinz sei im Dienst zu jener Übungsreise befohlen und diese müsse beendet werden. Als Mensch und Großvater des Prinzen schmerze es ihn, daß er als Kaiser die Bitte verweigern müsse.

Seiner Pflicht getreu, führte also der junge Seekadett das Begonnene zu Ende. Nun war er zurückgegeben und wie hoffnungsvoll trat er den Eltern entgegen. Prinz Heinrich war sehr gewachsen, das Gesicht hatte sich weniger geändert, nur brauner war es geworden. Fast noch ein Knabe, war er hinausgezogen, ein ganzer Mann, wie das Zeugnis seiner Vorgesetzten lautete, und als ein guter Kamerad, der Freude und Leid mit den Seekadetten geteilt, so daß diese seines Lobes voll waren, kehrte er heim.

Nicht ohne die höchste moralische Überwindung vonseiten des jungen Hohenzollern war dies Ergebnis erreicht worden. Es galt manchmal, still zu halten und mit Thränen in den Augen nicht zu zucken, wenn die Strenge des Befehls oder die ernste Rüge des vorgesetzten ersten Offiziers den Seekadetten im Dienst traf. Seine Hände zeigten, daß er nicht geschont worden war im praktischen Dienst und wie gut von dem Seekadett die Zeit

zur wissenschaftlichen Weiterbildung an Bord benutzt worden war, das sollte die bevorstehende Seeoffiziersprüfung darthun, welche Prinz Heinrich schon am zweiten Tage nach dem Eintreffen der Korvette in der Marineschule zu Kiel ablegte.

Praktische Seemannschaft war und bleibt immer die Hauptsache, die Anforderungen in den theoretischen Kenntnissen der Meteorologie, Hydrographie und den übrigen nautischen Disziplinen, worinnen unsere Marine alle anderen übertrifft, sind hohe, und nach beiden Richtungen hin war der Prinz weit gefördert worden. Körperlich gestählt und mit Kenntnissen bereichert, war er auch geistig gewachsen und sein Horizont mächtig erweitert, eine ganze Welt neuer Ereignisse und Eindrücke sein eigen geworden. — Der Seeoffizier hat vor gewöhnlichen Reisenden, neben der guten Aufnahme in den besten Kreisen der Gesellschaft, wo es auch sein mag, noch den Vorteil voraus, daß er keiner zeitraubenden Empfehlung und Einführung an fremden Orten bedarf, wodurch ihm leicht erschlossen wird, was andere mühsam aufsuchen und erfragen müssen. Es fällt ihm vieles von selber zu, während die Dienstbereitschaft stammverwandter Kaufleute und Konsuln, der besten Kenner der betreffenden Landesverhältnisse, das übrige eröffnen. Wie sehr dieser Umstand der Korvette „Prinz Adalbert", die ein Mitglied des Kaiserlichen Hauses an Bord führte, zu statten kam, bedarf keiner Hervorhebung. Prinz Heinrich hatte nicht nur vieler Menschen Städte gesehen und ihre Sitten kennen gelernt, er war auch dahin vorgedrungen und hatte das unternommen, was sonst wohl sogar der Besatzung eines Kriegsschiffes versagt ist. Wie lehrreich hatte sich die Seereise von Plymouth bis nach den Sandwichsinseln gestaltet, wie viele reizvolle Bilder fremdartigen Kulturlebens hatte der lange Aufenthalt in Japan gebracht, wie viele die Wochen von China, die Tage von Indien und Südafrika, wie groß war die Ausbeute an Länder- und Völkerkunde, und wie überwältigend mußten die Eindrücke bei allen denen sein, die zuerst jene Länder besuchten. Ihren Wirkungen im Einzelnen nachzugehen, erscheint jedenfalls unmöglich. Nur des besonders Charakteristischen dieser Weltfahrt sei noch mit einem Worte gedacht.

Fürstenreisen sind stets im Gebrauch gewesen von den Pilgerfahrten nach dem heiligen Lande an, die mit zahlreichem

Gefolge und vielen Hofleuten, oft nach Hunderten zählend, unternommen wurden und sehr kostspielig waren. Die Studienreisen, nach Durchführung der Reformation in Gebrauch gekommen, traten an ihre Stelle, und hatten die besten, schönsten und reichsten Länder Europas zum Ziel, vor allem Italien, Frankreich und die Niederlande. Der Besuch dieser Länder gehörte zur „großen Tour", die jeder Fürst zur Vollendung seiner weltmännischen Bildung und der ihm nötigen Menschenkenntnis unternehmen mußte. Man machte den Fürsten und Höfen seine Aufwartung, besichtigte die Städte, Sammlungen, Schatzkammern, Altertümer, Häfen und Flotten, unterrichteten sich über das Heer- und Schulwesen, über die Industrie und die Einrichtungen für Verkehr und Handel. Die Reisebeschreibungen dieser Zeit galten als eine große Seltenheit, hatten einen gesuchten, blumenreichen Styl und flossen vor Devotion über. Zuweilen machen sie sich der ärgsten Übertreibung schuldig und treten sogar im Versgewand auf, wie der Bericht über die Reise Herzogs Ernst des Jüngeren von Sachsen 1613—14 nach England und den Niederlanden, die in 8000 Hexametern abgefaßt ist. Höher stehen die Forschungsreisen von wissenschaftlicher Bedeutung, wie die des Herzogs Bernhard von Weimar aus unserem Jahrhundert (1825–26) durch Nordamerika und diejenige, welche Prinz Adalbert von Preußen (1842–43) nach Brasilien unternahm, von den als reiner Sport zu betrachtenden Reisen ganz abgesehen, während den Besuchen an fremden Fürstenhöfen, wie sie die Gegenwart kennt, infolge des politisch-nationalen Zweckes, eine besondere Bedeutung zukommt. Die Weltfahrt der Korvette „Prinz Adalbert" gehört keiner von allen diesen Kategorien an, ihr kommt eine Sonderstellung zu. Hier wurde ein jugendlicher Prinz hinausgeschickt in Länder und Meere, um in Gemeinschaft mit Altersgenossen seine seemännische Vertrautheit mit dem Element seiner Wahl zu gewinnen, hier sollte der künftige Admiral der deutschen Flotte seinen Beruf, der mehr wie jeder andere, kaltblütige, den Gefahren fest ins Auge schauende Männer voll Thatkraft, Mut und Festigkeit erheischt, von Grund aus in frühster Jugend kennen lernen.

Die eigentliche Bedeutung dieses Schrittes lag also auf pädagogischem Gebiete.

Der Prinz hatte zwar nicht, wie schon erwähnt, Drangsale und Qualen zu erdulden, die mancher Seemann, der von der Pike auf gedient, aus seinem Leben erzählen kann. Gewisse Verrichtungen aber können auch dem Hochgeborenen und selbst dem Königskind nicht erspart werden und die Mühen, Entbehrungen und Leiden des Lebens an Bord sind allen gemein.

Sturm und Seekrankheit — welchen überaus traurigen Zustand können sie hervorrufen! Der Appetit dahin, die Mahlzeiten, sonst der Glanzpunkt des Tages, eine Qual, alles was daran erinnert verhaßt. Der Aufenthalt an Deck würde erträglich sein, wenn nicht der Regen strömte und der Sturm heulte; in der Koje fürchterliche Luft, alles im bunten Durcheinander, was nicht niet- und nagelfest ist, der herrschende Bewohner oft der unterste im Chaos, von einer Ecke zur anderen geschleudert, und in einer Stimmung, daß er sich über Bord werfen lassen würde, ohne sich irgendwie zu sträuben. — Aber der Zustand geht glücklicherweise vorüber, dem jungen Kadetten wachsen die Seebeine, er lernt bei den schwankenden Bewegungen des Schiffes sich im Gleichgewicht halten, Schlag und Stoß vermeiden, und sich selbst überwinden.

> Es bildet ein Talent sich in der Stille,
> Sich ein Charakter in dem Strom der — Wellen,

so möchten wir mit freier Variation des Goetheschen Wortes sagen.

Kein anderer Beruf ist so geeignet, den Jüngling schnell zum Manne reifen zu lassen, und der strenge Dienst der Kriegsmarine trägt vor allem dazu bei, Charaktere von schärfster Ausprägung zu schaffen. Hier verlangt Disziplin und Kampf mit der Natur, daß sich der Einzelne nach allen Richtungen als Mann zeige, und von diesem Gefühl ist der Seemann so durchdrungen, daß er den Begriff der Männlichkeit meistens zu streng faßt. Sie veranlaßt ihn, das glückliche Entrinnen aus drohender Todesgefahr als einen Scherz anzusehen, körperliche Verletzungen als Bagatelle unbeachtet zu lassen, kein Mitleid, nicht einmal zu Kranken, zu äußern, und selbst krank, sich so lange hinzuschleppen und seine Arbeit zu thun, als bis er thatsächlich zusammenbricht, wenn selbst der energischste Wille die fehlenden Kräfte nicht mehr zu ersetzen vermag. Alle weiteren Gefühle verspottet er als weibische

Schwäche, und wie er dem nach seiner Ansicht vollkommenen Mann den das höchste Lob spendenden Beinamen „fixer Kerl“ beilegt, nennt er den Schwächling verachtungsvoll „altes Weib.“ Je schwieriger die Lage, desto größer die Leistung, desto tapferer werden die Strapazen ertragen. Hier herrscht der Grundsatz: Der Mann gedeiht nur, wenn der Sturm auf schäumendem Roß auf der tiefen See sich tummelt, und wenn er auf einer Planke auf Tod und Leben mit der Gefahr um die Ehre streiten kann. Jeder kämpft im Sturm seinen persönlichen Kampf mit den Elementen, es stachelt den Ehrgeiz, als Sieger aus dem Aufruhr der Natur hervorzugehen, und der Wahlspruch des echten Seemanns lautet: „Hilf dir selbst, so hilft dir Gott!“

Ein anderes Moment kommt hinzu.

Wenn auch die Reize des Meeres an sich erheblich geringer sind, als man sich gemeinhin vorzustellen pflegt, wenn die Gleichförmigkeit des Horizontes, das monotone Sichheben und Senken der langgezogenen Wellen ohne jede sichtbare Marke des Fortschritts erschlaffend wirken, während unablässiger Regen oder anhaltender Nebel jedem Vergnügen und Wohlbehagen von vorn herein den Garaus machen, wenn ferner das Meer unter gewissen Breiten lediglich als eine große Wasserwüste sich darstellt, zwischen dessen Wellenbergen das Fahrzeug, wie ein Wagen im tiefeingeschnittenen, löcherigen Geleise stolpernd dahin läuft, so gewährt doch andererseits die Pracht des Ozeans unter den Tropen einen Ersatz und der Kreis der Erscheinungen ist damit für den Seemann glücklicherweise nicht abgeschlossen. Die Natur in ihren tausend verschiedenen Gestalten, die sie dem Seefahrer entfaltet, wirkt vielmehr anspornend und ermunternd auf den gesamten Menschen, indem sie an alle seine Organe appelliert, und führt ihn über sich selbst hinaus. Sie füllt seine Einbildungskraft mit ihren großen, erfrischenden Gebilden, sie schreibt seinem Wollen feste eiserne Grenzen vor, während sie es innerlich befestigt und härtet; ihr inhaltsvolles Schweigen bildet, ihre großen, einfachen, aber gesetzlichen und ins Unendliche greifenden Wirkungen wecken tüchtige, belebende Gedanken in dem Menschen und der stete Kreislauf ihrer unabänderlichen Ereignisse erhält ihn in einem gedeihlichen Gleichgewicht, wenn ihn auch ihre Katastrophen zuweilen niederschmettern. Kaum anderswo macht sich das menschliche

Abhängigkeitsgefühl, jenes Gemisch von Furcht und Ehrfurcht, das uns ergreift beim Brausen des Windes in den Bäumen, angesichts des bestirnten Firmaments, himmelanstrebender Felsen, und aller jener Gewalten, die, über der Natur stehend, den Menschen bis zu zitternder Verzagtheit niederschmettern, mehr geltend, als draußen auf dem Meer. Hier geht dem Menschen die Idee der Religion recht eigentlich auf, und daß die Religiosität des Seemannes, wenn sie auch äußerlich und in Worten wenig hervortritt, oder zuweilen in Aberglauben übergeht, keine Erfindung, sondern Wirklichkeit ist, wer sollte das bezweifeln?

Nirgends steht der Mensch so unter dem Banne der metaphysischen Stimmung, nirgends ist der Eindruck des weiten Himmelsgewölbes mit seinen Myriaden von Sternen so überwältigend, nirgends tönt der jenseitige geheimnisvolle Klang so laut, als auf der unendlichen Fläche des Ozeans. Wenn das Schiff in der Stille der Nacht über die Wogen dahingleitet, wenn droben die Gestirne in ruhiger Größe ihre ewige Bahn wandeln, durch nichts zum Wanken gebracht, dann vernimmt der Seemann etwas von jener Harmonie der Sphären, von welcher die pythagoräischen Philosophen des Altertums sagen, daß sie das Geräusch der Welt übertöne; dann bemächtigt sich der Seele, auch der leidenschaftvollen, eine gewisse Ruhe, die der Ahnung des Ewigen günstig ist; dann fließt es auf den Menschen herab als ein Gruß des Unendlichen, aus einer Welt, die wir nicht begreifen, sondern nur im tiefsten Innern als göttlich empfinden. — Und nun die Eindrücke, wenn die Natur ihre Schönheiten auf allen Wegen verschwenderisch ausstreut, — vorausgesetzt, daß die Liebe im Herzen des Beschauers nicht ganz fehlt, — denn sonst hat die Sonne wohl bloß so und so viel Meilen im Durchschnitt, die Bäume sind gut zum Einheizen, die Blumen werden nach Staubfäden klassiziert und das Wasser ist naß. Dann verscheucht sie alle Falten kleinlicher Sorgen, jede engherzige Hypochondrie, jeden Kummer, wie Held Frithjof ausruft: „Warum verließ ich das Meer! auf der Flut ist der Gram nicht heimisch, fliegt dahin in Windeswehen. — Darum zu meinen Wogen hin! Eia hinaus, mein Drache gut! bade die Brust lustig in der salzigen Flut. — Laß mich hören das Brausen des Sturmes, laß mich hören des Donners Schall!“

Solchen Wirkungen auf Phantasie und Gemüt im ästhetischen und ethisch-religiös-astronomischen Sinn war Prinz Heinrich im Verlaufe der zweijährigen Reise immer von neuem bewußt oder unbewußt ausgesetzt.

Der Prinz hatte in Madeira mit vollen Zügen die paradiesischen Schönheiten dieser Insel getrunken, hatte den Ozean in seiner ganzen Schönheit und Farbenpracht bewundert, und seinen Zauber auf sich wirken lassen, er hatte die Poesie der Wellen sich entfalten sehen im Passat angesichts der auf- und untergehenden Sonne, unter der Schönheit des südlichen Kreuzes und der Sternenpracht der Tropen, dann hatte sich das Meer im großen Stil gezeigt, seine ganze Majestät und furchtbare Größe im Teifun enthüllt, im Brausen des Orkans, im Zischen der Wogen, im erschrecklichen Aufruhr der Natur und in der ganzen grauenvollen Erhabenheit des Naturschauspiels. Mächtiger als die Töne des Teifun können selbst die Posaunenstöße des Weltgerichts nicht gedacht werden, und jeder, der die Nacht vom 13. auf den 14. September 1879 an Bord S. M. Korvette „Prinz Adalbert“ erlebt, den Atemzug des Cyclon vernommen, furchtbar, löwenartig, ächzend, der hört ihn immer, wird ihn bis an sein Lebensende in der Erinnerung behalten.

Alle diese Eindrücke nun ausklingen und nachwirken zu lassen, schöne Bilder in der Vorstellung wieder zurückzurufen, die Schauer der Seele noch einmal durchzuempfinden, dazu bot die folgende Ruhepause die wohlverdiente Muße. Zunächst aber stand dem Prinzen noch die Freude des Wiedersehens daheim im Kreise der Seinigen bevor.

Dort wurde ihm bei seiner Ankunft auf dem Bahnhof zu Potsdam, am 7. Oktober, ein feierlicher Empfang bereitet, zu welchem als offizielle Vertreter der Stadt der Polizeipräsident von Engelcken, der stellvertrende Stadtkommandant und der zweite Bürgermeister in Vertretung des Oberbürgermeisters mit dem Stadtverordneten-Vorsteher erschienen waren. Der Perron war mit Blattpflanzen geschmückt, und so weit die Offiziere des 1. Garde-Regiments, à la suite dessen der Prinz steht, in Potsdam anwesend waren, hatten sich auch diese eingefunden, um ihrem hohen Regimentskameraden den Willkomm zur Heimkehr ins väterliche Haus zu entbieten. Von der Königlichen Familie begrüßte den Heimkehrenden

zunächst der Kronprinz, der ihn freudig in die Arme schloß, dann die Schwester, die Frau Erbprinzessin von Sachsen-Meiningen. In ihrer Begleitung befand sich ihre Schwägerin, Prinzessin Marie von Sachsen-Meiningen, sowie die Personen des Gefolges, die alle des Wiedersehens voll Spannung harrten. Man fand den Prinzen sehr wohl aussehend, bedeutend gewachsen, und alle stimmten darin überein, daß ihm der Rock des Seeoffiziers und der Dreimaster besonders gut kleide. Mit Mühe bemeisterte Prinz Heinrich das freudig erregte Gefühl, sich wieder in der Mitte der Seinigen zu wissen, nach allen Seiten gab es Händedrücke, dann bestieg er mit dem Vater den Wagen und fuhr an seiner Seite dem Neuen Palais zu.

IV.

Ereignisse bis zum Antritt der Reise nach Südamerika und Westindien.

Familiengedenktage — Das englische Geschwader in Kiel. — Inspizierung der Flotte durch den Kaiser (Sept. 1881). — Erholungsreise des Prinzen nach dem Süden. — Enthüllung des Prinz-Adalbert-Denkmals — Abschluß der Ausbildung zum Seeoffizier. — Indienststellung der „Olga".

Der nun folgende zweijährige Zeitraum vom Herbst 1880 — 1882 brachte frohe Tage für die Kaiserliche und Kronprinzliche Familie und bedeutungsvolle vaterländische Feste. Je schwerer die Hand des Schicksals auf der Person des Kaisers gelastet hatte vor der Weltreise des Prinzen Heinrich, um so froher waren die Ereignisse der nächsten Periode. Nur aus weiter Ferne hatte der Prinz seine Glückwünsche senden können, als am 12. Mai 1879 die Erbprinzessin Charlotte von Meiningen ihrem Gemahl eine Tochter, dem Kronprinzen das erste Enkelkind, Prinzessin Feodora, schenkte, und trennend lag auch noch das Weltmeer zwischen dem jugendlichen Seefahrer und dem kaiserlichen Jubelpaar, welches am 11. Juni unter allgemeiner Teilnahme des deutschen Volkes seine goldene Hochzeit feierte. Die Verlobung des Prinzen Wilhelm am 2. Juni 1880 hatte er gleichfalls nur mit stillem Gedenken und Glückwünschen begleiten können, wohl aber war es ihm vergönnt, an dem Fest der Vermählung des Bruders am 27. Februar 1881 persönlich teilzunehmen, und hatte später die Freude, ihn bei sich in Kiel zu sehen.

Am 14. Juli begrüßte die Hafenstadt das englischen Ostseegeschwader unter dem Kommando des Herzogs von Edinburg in seinen festlich geschmückten Mauern. Am Mittag lief das Geschwader, eine lange Reihe gewaltiger Schiffe, geführt von dem deutschen „Zieten", in den Kieler Meerbusen ein, ein schönes Schauspiel

für die gesamte Bevölkerung, die ein reges Interesse bekundete. An der Spitze dampfte die Fregatte „Herkules", ihr folgte in kurzer Distanz das alte Batterieschiff „Warrior", hinter diesem „Lord Warden", eine Batteriefregatte mit Bark-Takelage, „Defence", eine Batteriefregatte, „Repulse", ein ähnliches Fahrzeug von gleicher Größe, „Valiant", das Bruderschiff des „Hektor", und schließlich die kleine „Lively", das Avisoschiff. Als sich das Geschwader, die Offiziere größtenteils auf Deck, um die Kommandobrücke versammelt und die Werke der deutschen Flottenstation mit prüfendem Blick betrachtend, den Batterien des Forts „Friedrichsort" auf ungefähr 3000 Meter genähert hatte, ging am Großmast des Flaggschiffs „Herkules" die deutsche Kriegsflagge auf; gleichzeitig wurde dieselbe auf den Werken des Forts und von dem zweiten Schiff, dem „Warrior", mit einem Salut von 21 Schüssen begrüßt, den die Strandbatterie am Fuße der Werke sofort erwiderte. In Friedrichsort aber stand die ganze Besatzung der Festung und Garnison des Ortes Kopf an Kopf auf den Wällen, dem stolzen „Herkules" ein kräftiges Hurrah auszubringen, als er unter den Wällen des Forts dahinging, gefolgt von einer großen Anzahl dicht besetzter Dampfern.

Das deutsche Geschwader hatte im Hafen Aufstellung genommen, und zwar lag der Stadt zunächst das Flaggschiff „Friedrich Carl". S. M. „Preußen" begrüßte das einlaufende Geschwader zuerst, während beim Passieren desselben die Kapelle des deutschen Flaggschiffs die englische Nationalhymne spielte. Als die Schiffe, im inneren Hafen angekommen, Halt gemacht hatten, bereitete sich „Herkules" auf den Besuch der englischen Konsuln vor und salutierte mit 13 Schüssen die Flagge des deutschen Höchstkommandierenden, Viceadmirals Batsch, auf dem Wachtschiff „Arkona", die den Gruß sofort erwiderte. Alsdann machte der letztere in Begleitung des Kontreadmiral Mac Lean und des Geschwaderchefs, Kapitäns z. S. von Wickede, dem Herzog von Edinburg seine persönliche Aufwartung. Unterdessen hatte sich auch das Staatsboot an der Barbarossabrücke bereit gehalten, welches Prinz Wilhelm um $1/2$4 Uhr mit glänzender Suite bestieg, um sich an Bord des „Herkules" zum Besuch des Herzogs von Edinburg zu begeben, worauf die Landung und Vorstellung der beiderseitigen Offizierkorps erfolgte.

Bei dem Diner, zu welchem Prinz Heinrich die englischen Gäste im weißen Saal der Kaiserlichen Gemächer vereinigte, brachte Prinz Wilhelm den ersten Trinkspruch auf die Königin Viktoria von England aus, während der Herzog von Edinburg in deutscher Sprache mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser von Deutschland antwortete. Im Laufe der Tafel, die sich durch einen lebhaften, herzlichen und offenen Ton auszeichnete, erhob sich der Herzog zum zweitenmale, um der besonderen Sympathie für seine Neffen Ausdruck so zu geben: „Meine Herren! Noch einmal bitte ich Sie, Ihr Glas zu leeren auf die Gesundheit und das Wohlergehen des Kronprinzen und der Kronprinzessin des deutschen Reiches und der ganzen Kaiserlichen Familie überhaupt, im besonderen auch auf das meiner Neffen, die mich heute so freundlich begrüßt haben.“ — Die Worte, mit welchen nunmehr Prinz Heinrich die Gäste in englischer Sprache willkommen hieß, begrüßten den hohen Gast als Repräsentanten einer mächtigen, dem deutschen Volk befreundeten und stammverwandten Nation und wünschten der englischen Flotte den besten Erfolg und glückliche Fahrt, worauf gegen Ende der Tafel der Herzog von Edinburg erwiderte: „Ich darf nicht nur im eigenen Namen, sondern auch im Namen der ganzen englischen Marine für die warmen Worte, die hier gesprochen sind, danken. Im besonderen aber danke ich noch für den Empfang, der uns hier geworden ist. Es ist eine große Freude, uns hier in diesem Hafen zu befinden und die Gastfreundschaft des deutschen Volkes empfangen zu können. Wir danken auch der Admiralität für alle die Bequemlichkeiten, die uns hier geboten wurden, und können sagen, daß wir uns wirklich hier in einem sehr guten Hafen befinden. Ich bringe ein Hoch aus auf die deutsche Marine und wünsche ihr Erfolg.“

Wie diese Worte des Herzogs eine besonders warme Aufnahme fanden und von einem begeisterten Hoch begleitet wurden, so brachten auch die Festlichkeiten der nächsten Tage noch andere schöne Momente im Verkehr der beiderseitigen Offizierkorps und ihrer fürstlichen Vertreter, bis am 18. Juli das englische Geschwader den Hafen wieder verließ, um, von dem deutschen Panzerübungsgeschwader bis zum Belt geleitet, nach Hause zurückzukehren. Prinz Heinrich machte an Bord des „Herkules“ die Fahrt nach England mit, seine dort weilenden Eltern zu besuchen,

und war dann in Kiel wieder eingetroffen, Zeuge der herrlichen Kaisertage, welche im Spätsommer des Jahres 1881 die Hafenstadt in die freudigste Feststimmung versetzten.

Nach der denkwürdigen Begegnung Kaiser Wilhelms mit dem Zaren Alexander III. an Bord der Kaiserlichen Yacht „Hohenzollern" am 8. September begab sich der oberste Kriegsherr zu den Kaisermanövern des IX. Korps nach Holstein, bei welcher Gelegenheit auch eine große Flottenschau stattfand. Am 16. Septbr., nachmittags 6 1/2 Uhr, langte der Kaiser in Kiel an, dessen Bewohnerschaft mit den durch den hohen Besuch ausgezeichneten Städten, Hannover, Danzig, Itzehoe und Hamburg, in den Bemühungen um einen würdigen, herzlichen Empfang wetteiferte. Da war kein Haus, das sich nicht in das Kleid der prächtigen schleswig-holsteinischen Buchenwälder gehüllt hatte, die geschmückten Straßen und die grünumwundenen Masten sprachen eine bestimmte Sprache, und wenn auch dieses Bekränzen zunächst etwas rein Äußerliches war, so verbarg sich doch unter dieser Außenseite etwas Bleibendes, die Gefühle jener tiefen Verehrung für den greisen Monarchen, die in schönster Harmonie mit dem festlichen Gewand der Stadt standen. Unendlicher Jubel und begeisterte Hochrufe erschollen dem Kaiser und den anderen ihn begleitenden Mitgliedern des Hohenzollernhauses, dem Kronprinzlichen Paar, sowie dem Prinzen Wilhelm, Heinrich und Albrecht, und als die Kaiserliche Standarte auf dem Residenzschlosse des Prinzen Heinrich aufging, als Zeichen, daß die allerhöchsten Herrschaften dort angelangt waren, da löſten sich im Hafen die Feuerschlünde, 33 Mal auf jedem Schiffe des zusammengesetzten Geschwaders, dem obersten Kriegsherrn ihren donnernden Gruß zu senden. Ein großartiges Fest auf Bellevue und ein kunstvolles Feuerwerk im Hafen, der wohl noch nie ein so belebtes, fesselndes Bild geboten haben mochte, folgte in den Abendstunden dieses Tages, während für den nächsten die Flottenmanöver angesetzt waren.

Am Morgen des 17. begab sich der Kaiser mit den Königlichen Prinzen, mehreren deutschen in Kiel angekommenen Fürsten und einem zahlreichen Gefolge fremdländischer Offiziere an Bord des „Hohenzollern" nach Friedrichsort, gefolgt von dem Aviso „Zieten", mit geladenen Zuschauern an Bord, und von dem Dampfer „Notus", der Landtagsabgeordnete der Provinz

und andere offizielle Persönlichkeiten führte. Mit dem Setzen der Kaiserlichen Standarte salutierten und paradierten die im Hafen liegenden Schiffe, an welchen die Yacht unter schallenden Hurrahs der Besatzung vorüberglitt. Das Manövergeschwader, bestehend aus den Panzerschiffen „Friedrich Karl", „Friedrich der Große", „Preußen", „Kronprinz" und dem Aviso „Grille", dampfte unterdessen in langsamer Fahrt Langeland zu, in dem freieren Fahrwasser außerhalb Bülk verschiedene Evolutionen vorzunehmen, dann schritt es in doppelter Kiellinie zum Angriff auf die an beiden Ufern liegenden Festungswerke, um welche sich ein heftiger, bei dem klaren Wetter von der Kaiserlichen Yacht aus genau zu verfolgender Kampf entspann, wenn sich auch Schiffe und Forts infolge der lebhaften Kanonade alsbald in undurchdringlichen Pulverdampf hüllten. Mit der Einnahme des Forts Falkenstein durch die gelandeten Mannschaften war das Manöver und damit der zweite Teil des Programms beendet, der „Hohenzollern" dampfte nach der Bucht bei Friedrichsort zurück, wo eine Minensperre mit Sprengung einer alten Kanonenjolle durch die Hand des Kaisers mittels elektrischer Leitung vom Bord der Yacht aus vorgeführt wurde. Nachdem hierauf das Geschwader, dessen Schiffe die Boote wieder eingesetzt hatten, die Kaiserliche Yacht auf der Rückfahrt nach dem inneren Hafen passiert, erfolgte die Sprengung des alten ausrangierten Schiffes „Elbe" in der Wieker Bucht, durch einem vom Torpedoschulschiff „Blücher" unter Volldampf auf über 400 m lanzierten Torpedo, worauf der „Hohenzollern" drehte und die in Parade auf dem Strom liegenden Schiffe passierte, von denen einzelne erst kurz vorher von mehrjährigen Reisen zurückgehrt waren. Es war gegen 8 Uhr nachmittags, als die Yacht wieder an der Anlegestelle festmachte, und so hatte der 85jährige Kaiser von 9 Uhr bis zu dieser Zeit stehend die Inspizierung seiner Flotte vorgenommen, zum großen Erstaunen aller fremdländischen Gäste und unter freudiger Bewunderung der Seinigen. Von der Flotte aber war der oberste Kriegsherr mit nachstehenden, an den Chef der Admiralität von Stosch gerichteten allerhöchsten Erlaß geschieden:

„Ich habe bei Meiner heutigen Besichtigung sowohl das Übungsgeschwader, sowie alle anderen Marineteile in einer so

vortrefflichen Verfassung gefunden, daß Ich gern Veranlassung nehme, Meine besondere Zufriedenheit und Meine lebhafte Anerkennung auszusprechen. Ich beauftrage Sie, dies zur Kenntnis sämtlicher Offiziere und Mannschaften zu bringen und zugleich auch die in der Anlage enthaltenen Gnadenbeweise bekannt zu machen. Ihnen selbst aber, dessen hervorragendes Verdienst um die Fortentwicklung der Marine Mir heute ebenso entschieden entgegentritt, wie Ich es längst in wärmster Weise anerkannt habe, wünsche Ich ganz besonders Meinen Dank und Meine hohe Wertschätzung Ihrer Dienste zu bethätigen, indem ich Ihnen Meinen anbei erfolgenden hohen Orden vom Schwarzen Adler verleihe.

Kiel, an Bord Meiner Yacht „Hohenzollern", den 17. Sept. 1881.
gez. Wilhelm."

Das war ein hoher Ehrentag für die deutsche Marine, voll Ansporns für alle ihre Angehörigen und voller Genugthuung für den Hohenzollernprinzen, welcher auf einer zweijährigen Weltreise seine ganze jugendliche Kraft in ihren Dienst gestellt, nunmehr aber sich eine Zeitlang Ruhe gönnen sollte, weshalb er am 6. Dez. desselben Jahres eine Erholungsfahrt nach Ägypten, Italien und die Schweiz antrat, von wo er erst am 31. Mai 1882 zurückkehrte. Im Schoße der Kaiserlichen und Kronprinzlichen Familie hatten sich unterdessen wiederum Ereignisse von Bedeutung vollzogen. Am 5. April 1882 legte die Schwester, Prinzessin Viktoria, das Bekenntnis ihres evangelischen Glaubens ab, der 6. Mai brachte junges Glück ins Marmorpalais. Der Kronprinz wiegte seinen ersten Enkel auf dem Arm, und der nächste Tag sah vier Könige unter einem Dache. Segnend ruhte der Blick des greisen Kaisers auf dem Söhnchen des jungen Elternpaares, des alten Hohenzollernstammes jüngsten Sprossen, welcher am 11. Juni, dem Hochzeitstag der Majestäten, also nach der Rückkehr des Prinzen Heinrich, die Taufe erhielt. Und damit auch das Jahr 1882 neuer Antriebe im Sinne des seemännischen Weiterstrebens für ihn nicht ermangele, hatte die Marine einen neuen Gedenktag zu verzeichnen.

Genau ein Jahr nach jener Inspizierung der Flotte durch den Kaiser in Kiel erfolgte in Wilhelmshafen die Enthüllung

des Prinz-Adalbert-Denkmals, durch den Prinzen Heinrich im Namen des Kaisers vollzogen.

Der 16. September brachte auch dieses Mal Hohenzollernwetter. Die Sonne strahlte und beleuchtete ein überaus farbenreiches, fesselndes Bild, den Festplatz im Schmuck der ihn umrahmenden Anlagen, die Zuschauertribünen, den überaus reich dekorierten Prinzenpavillon, die Offiziere auf der einen, die Kriegervereine auf der anderen Seite dem Monument gegenüber aufgestellt, und hinter einer Postenkette Tausende von dichtgedrängten Zuschauern. Unter den Klängen des Preußenmarsches betrat Prinz Heinrich an der Spitze einer Suite den für ihn reservierten Pavillon, worauf der Stationschef, Viceadmiral Batsch, die Weiherede hielt, in welcher er den Lebenslauf des Prinzen-Admirals schilderte. Der Chef der Admiralität, von Stosch, fügte dann noch folgende Worte hinzu: „Denkmäler baut die Welt den Menschen, welche Gedanken in der Entwicklung des Fortschritts im Leben der Nationen vorstellen. Ein solcher Gedanke ist die Erschaffung der deutschen Flotte, und Prinz Adalbert hat diesen Gedanken lebendig gemacht mit der ganzen Kraft und Liebe, die er seinem Berufe widmete, und die sich nicht nur auf die Küsten Preußens beschränkte, sondern auf das ganze deutsche Meer erstreckte. Aus diesem Gefühl entsprang der Wunsch, den deutschen Haupthafen hierher zu legen — an die Nordsee.“ Der Redner feierte den Prinzen des weiteren noch als das Beispiel treuer Pflichterfüllung, als einen des Denkmals würdigen Mann, der sein ganzes Leben einer großen Idee gewidmet, gedachte der Bestimmung des Standbilds, der deutschen Marine zu sagen, daß sie berufen, eine „Weltmarine“ zu werden, und schloß dann, indem er mit der Übergabe des Denkmals an die Stadt den Prinzen Heinrich bat, im Namen Sr. Majestät des Kaisers die Enthüllung zu gestatten. Nunmehr winkte Prinz Heinrich, und unter brausendem Tusch und jubelnden Hochrufen fiel die Hülle, ein historischer, zum Vergleich herausfordernder Augenblick.

Da stand der verewigte Prinz,*) der mannhafte Vertreter des maritimen Gedankens aus den Tagen schmachvoller Vergangenheit,

*) Das durch freiwillige Beiträge aus den Offizier- und Beamtenkreisen errichtete Denkmal, ein vorzüglich gelungenes Werk des Bildhauers Schuler, trägt, außer den Daten des Geburts- und des Todestages, auf der Vorderseite

auf geschmackvollem Postament in der Admiralsuniform dargestellt. Die linke Hand stützt sich auf den Degen, die rechte umfaßt ein Fernrohr, der Blick ist in die Ferne gerichtet nach dem Jadebusen, dem er, als bedeutungsvoll für die Marine, so großes Interesse entgegentrug. Zu seinen Füßen aber stand jetzt die Zukunft der deutschen, kräftig erstarkenden Kriegsmarine, welcher noch an demselben Tage ein neues Glied an dem großen Schiffskörper angefügt werden sollte, indem nach beendigter Enthüllungsfeier auf der Kaiserlichen Werft der Stapellauf Sr. M. Aviso „Pfeil" stattfand, wobei Prinz Heinrich folgende Taufrede hielt:

„Auf Kaiserlicher Werft, von deutschem Stahl und Eisen erbaut, ein Werk deutschen Geistes und Fleißes, steht ein Schiff vor uns bereit, seinem Element übergeben zu werden. Möge sein zu rascher und energischer That erwachender Organismus erfolgreich eintreten zur Schirmung vaterländischer Interessen jenseits der Meere; möge er dessen stets bemüht sein, daß die über ihm wehende Flagge: „Mit Gott für Kaiser und Reich" zum Siege geführt werden muß.

Auf Allerhöchsten Befehl Seiner Majestät des Kaisers taufe ich den Aviso mit dem Namen ‚Pfeil'.

Schnell wie des Pfeiles Flug, scharf und sicher am Ziel, treffe er den Feind ins Herz, und allezeit glücklich sei sein Lauf, wohin er auch immer entsandt werden mag."

Damit war die Reihe der „frohen Feste" fürs erste abgeschlossen, es folgten die „saueren Wochen", aber nicht in dem Sinn, daß die Zwischenzeit unbenutzt geblieben wäre. Mit dem Verlassen des Seekadetten-Schulschiff „Prinz Adalbert" hatte Prinz Heinrich, und die mit ihm gleichzeitig eingetretenen Seekadetten, die praktische Ausbildung zum Seeoffizier vollendet. Vom Herbst 1880 bis 1881 absolvierte der Prinz mit denselben Altersgenossen den Offiziercötus auf der Marineschule, und dieser einjährige wissenschaftliche Kursus bildete den Abschluß der theoretischen Schul-Ausbildung. Nach der Rückkehr von jener Reise nach dem Süden folgte eine dreimonatliche Dienstleistung

das prinzliche Wappen, auf der Rückseite folgende Inschrift: „Ihrem verewigten Oberbefehlshaber dem Admiral Prinzen Wilhelm Heinrich Adalbert von Preußen In dankbarer Erinnerung: Die kaiserliche Marine."

bei der Matrosen-Artillerieabteilung in Friedrichsort, dann hieß es von neuem sich fertig machen zu längerer Seefahrt. Am 10. Oktober 1882 sollte der Prinz eine auf 18 Monate berechnete Reise nach Südamerika und Westindien antreten, wozu eins der besten Schiffe der Marine, die nach den neuesten Errungenschaften der Schiffsbaukunst konstruierte Kreuzerkorvette „Olga", mit einem Deplacement von 2169 Tonnen, einer Maschine von 2100 indizierten Pferdekräften, und einer Geschwindigkeit von 14 Knoten, in Dienst gestellt worden war. Die Armierung der Korvette bestand aus zehn 15 cm-Geschützen, zwei 8,7 cm-Geschützen, einer 8 cm-Bootskanone und sechs Revolverkanonen, während der Stab bei einer Besatzung von insgesamt 268 Personen wie folgt zusammengesetzt war:

Kommandant: Korvettenkapitän à la suite des Seeoffizierkorps Freiherr v. Seckendorff.
1. Offizier: Kapitänlieutenant Fritze.
Kapitänlieutenants: v. Frantzius, Breusing.
Lieutenants z. S.: v. Arnoldi, Müller, Heinrich, Prinz von Preußen, Königliche Hoheit, Banselow.
Unterlieutenants z. S.: Ritter, v. Witzleben.
Stabsarzt: Dr. Thörner.
Maschinenunteringenieur: Rätz.
Unterzahlmeister: Kielhorn.

V.

An Bord Sr. M. Korvette „Olga“

1882—1884.

Neue Ausfahrt und neuer Dienst.

Abschied von Kiel. — Die Friedensaufgaben der deutschen Kriegsmarine: Zweck der ersten Reise. Mission der „Olga“. — Prinz Heinrich als Wachtoffizier. — Ankunft in Plymouth. — Besuch der Königin von England. — Feier des 18. Oktober. — Verzögerung der Weiterfahrt — Kampf mit den Elementen. — Im Sturm erprobt.

„Un nu ‚Fahrwohl‘ denn noch en Mal
Un noch en letzten Blick!
Dar — mit de letz Kanonenschall
En Kaiserwedder öwerall
Un Hohenzollernglück.“

Als ein echter nordischer Herbsttag brach dieser 10. Oktober, ein Dienstag, an.

Der entblätternde Hauch des Herbstes strich durch die Wälder, das Herannahen seines rauhen Genossen, des Winters, verkündend und hie und da im deutschen Vaterland schon eine leichte Schneedecke über unwirtliche Höhen ausbreitend. Dichter, undurchdringlicher Nebel lagerte über dem Kieler Hafen, die Luft war feucht und kalt, das Wetter so wie es der Seemann nicht liebt, und allem Anschein nach war der Wettergott dem Hohenzollernprinzen diesmal nicht hold.

Schon in früher Morgenstunde bemühten sich zahlreiche Bewohner der nordischen Hafenstadt, Freunden und Bekannten von der Besatzung der zur Ausfahrt gerüsteten Korvette „Olga“ noch ein Lebewohl zu sagen, von dem Schiffskörper war jedoch nichts zu sehen, als matte, schattenhafte Umrisse. An Bord herrschte bereits seit $4^1/_2$ Uhr dasjenige Leben, welches dem Ankerlichten unmittelbar vorhergeht, aber an ein Auslaufen war des dichten Nebels wegen nicht zu denken. Träge und langsam schlichen die Stunden dahin, bis allmählich Veränderungen in

der Atmosphäre vorgingen unter der Einwirkung des Tagesgestirns, welches seinen Kampf mit den lichtscheuen Mächten siegreich aufgenommen hatte. Endlich gegen 9 Uhr brach die Sonne durch, das Hafenbild trat immer klarer hervor, und bald darauf lag die Kieler Bucht in herrlicher Bläue da, inmitten einer Herbstlandschaft, der auch die fahlen, gelben Töne gut zu Gesicht standen. Im Schimmer des goldenen Sonnenscheins hoben sich die verankerten Kriegsschiffe mit ihrem Schmuck in scharfen Umrissen doppelt schön von der weiten Fläche ab, die Blicke fesselnd, allen voran die „Olga", die sich mit den ersten Sonnenstrahlen anschickte, in See zu stechen. Die Boote, welche die Post und die letzten Ausrüstungsutensilien gebracht, stießen ab, alle Schiffsboote wurden an Bord gemannt, alle Enden und Leinen, Spieren und die Fallreeps eingeholt, so daß das Schiff nur durch die Trosse noch mit dem Hafen verbunden war. Nun wurde auch diese losgeworfen, das Kommando „langsam vorwärts" schallte in den Maschinenraum hinab, die Schraube begann zu arbeiten, langsam wendete die „Olga", der Hafenausfahrt zudampfend, und jetzt war der Augenblick gekommen, wo Prinz Heinrich dem heimatlichen Boden wiederum für lange Zeit Lebewohl sagen sollte. Die Besatzungen der umliegenden Schiffe „Leipzig", „Sophie", Arkona" und „Blücher" enterten in den Marsen auf und sandten aus kräftiger Kehle den dreifachen Abschiedsgruß zur „Olga" hinüber, von wo er ebenso erwidert wurde. Die blauen Jungen da oben schwenkten lustig ihre Mützen, während manch ernst gestimmtes Herz an Bord nur das Bedürfnis hatte, den Lieben, die drüben unter den alten Eichen Aufstellung genommen hatten, einen letzten Gruß zuzusenden. Auf dem Achterdeck stand das Offizierkorps der „Olga" versammelt, im Vordergrund Prinz Heinrich, der diesmal allein, ohne Begleitung des Bruders, die Reise antrat, jetzt bemüht, dem tausendköpfigen Publikum, welches seine Sympathie für den fürstlichen Vertreter der deutschen Flotte auf die mannigfachste Weise kund gab, zu danken. Majestätisch glitt das stattliche Fahrzeug unter den munteren Weisen der Schiffskapelle dahin, leiser und leiser tönten die Klänge des „Muß i denn, muß i denn zum Städtle 'naus" zum Lande hinüber, außerhalb des Hafens mischten sie sich mit den Tönen der Nationalhymne vom

Deck des „Notus“, auf welchem die dienstfreien Offiziere, Vizeadmiral von Batsch an der Spitze, sowie der Stadtkommandant Graf Hardenberg und die Kommandeure der Divisionen mit der Musik der ersten Matrosendivision sich eingeschifft hatten, um dem Scheidenden das Geleit zu geben; nun noch einige kräftige Hurrahs vom Bord beider Schiffe, glückliche Reise wünschten vom ganzen Herzen die graubärtigen Seeoffiziere dem jugendlichen Genossen da drüben, glückliche Reise donnerten die Kanonen des Forts Friedrichsort, als 10 Uhr 40 die „Olga“ allein aus der Bucht in die offene See hinaussteuerte, die Baken und Betonnung als letztes Wahrzeichen der Heimat hinter sich lassend, schnell und sicher über die blauen Fluten dahin eilend, als fühle sie sich in ihrem natürlichen Elemente.

* * *

„Wi wünscht Ju All en glückli Fahrt
Un fröhli Wedderkehr,
Blivt uns in Gnaden wul bewahrt
Und makt uns dütschen Nam un Art
Rund um de Welt en Ehr!“

Die Friedensaufgabe der deutschen Kriegsmarine ist eine doppelte: sie hat einerseits ihr Personal zu erziehen, andererseits die Bestimmung, den deutschen Handel und die deutsche Politik im Ausland zu vertreten. Jenem ersten Zweck diente im wesentlichen die Reise des „Prinz Adalbert“, 1878—1880. Die Korvette war in Dienst gestellt worden zur sorgfältigen, fachmännischen Ausbildung der Kadetten, worunter Prinz Heinrich, für welchen die Weltumsegelung zugleich eine Probefahrt bedeutete, während das Auftreten des Prinzen in seiner Eigenschaft als Mitglied des preußischen Königs- und deutschen Kaiserhauses politische Zwecke naturgemäß mit in sich begriff. Die Mission der „Olga“ war eine andere. Sie sollte in erster Linie den überseeischen Stationen die Flagge des neuen Reichs vorführen, den in fremden Weltteilen angesiedelten Deutschen verkünden, daß jetzt das Vaterland die Macht und auch den Willen habe, seinen über die Erde verbreiteten Kindern Schutz und Schirm gegen Willkür und Unbill zu gewähren und dadurch das stolze Bewußtsein

in ihnen zu erwecken, Angehörige eines großen Volkes zu sein. Nicht minder verschieden gestaltete sich die Stellung des Prinzen Heinrich. Galt es damals sich mit dem Schiffs- und Seeleben in allen Einzelheiten vertraut zu machen und vor allem auch gehorchen zu lernen, so sollte sich der Prinz nunmehr die Kunst des Befehlens aneignen, sollte als Wachtoffizier zeigen, daß er das Gelernte auch praktisch bethätigen könne, mithin alle Bedingungen erfüllen, welche das Bildungsreglement der Marine vorschreibt.

Im allgemeinen gilt als Grundsatz, einem Schiff drei wachehabende und einen ersten, dem Kommandanten für alles (was im Schiffe vorgeht) verantwortlichen Offizier zu geben, zu welchem sich auf großen Schiffen noch ein Navigations- und ein Batterieoffizier gesellt. Liegt jenem die Navigierung des Schiffes sammt den nautischen, meteorologischen und sonstigen in dieses Fach einschlagenden Beobachtungen ob, so sind diesem die Übungen mit Geschütz und Handfeuerwaffen sowie die ganze Bewaffnung des Schiffes unterstellt, während die wachehabenden Offiziere den an Bord besonders schwierigen Wachtdienst vollziehen. Bei vierstündlicher Ablösung hat jeder Wachtoffizier in der Regel täglich acht Stunden Wache und während dieser Zeit beständig auf Deck zu sein, welches er nur in den allerdringendsten Fällen verlassen darf, so z. B. wenn er dem Kommandanten eine unaufschiebbare persönliche Meldung zu machen hat. Ihm ist die Sicherheit des Schiffes und dessen Mannschaft anvertraut, er hat dem Zustand der Witterung entsprechend die Segelführung einzurichten, auf das Steuer zu achten und für die richtige Führung des Schiffes, die der Kommandant nur in Stunden der Gefahr, oder bei größeren Übungen übernimmt, Sorge zu tragen. In der Nacht steigert sich seine Verantwortlichkeit in demselben Maße, als die Gefahren in der Dunkelheit zunehmen, so daß die Aufmerksamkeit aufs höchste gespannt und auf die verschiedensten Dinge zugleich gerichtet ist. Mit diesen acht Stunden täglicher Wache ist aber der Dienst keineswegs abgethan. Bei den Übungen, die, soweit es das Wetter gestattet, täglich i3—4 Stunden dauern, hat er seinen bestimmten Platz, ihm ist ene Division der Leute übergeben, für deren Bekleidungszustand er die Verantwortung trägt. Bei jedem allgemeinen Manöver

mit „alle Mann“ muß er auf seinem Posten sein, seine Zeit ist mit einem Worte so ausgefüllt, daß er kaum mehr als die notwendigen Stunden zum Schlafen und Essen erübrigt. — Die jüngeren auf größere Schiffe kommandierten Offiziere werden entweder als zweite Wachthabende auf dem Verdeck oder als Zwischendecksoffiziere bzw. Adjutanten des Kommandanten verwendet und haben in dieser Eigenschaft nicht weniger zu thun.

Die Stellung eines solchen jüngeren Offiziers bekleidete nun Prinz Heinrich auf dieser zweiten größeren Reise und zwar ohne irgendwelche Zugeständnisse zu seinen Gunsten. Wie jeder der Kameraden bezog er bei Tag und Nacht im Dienstanzug, den Säbel an der Seite, seinen Posten auf der Kommandobrücke und zog sich nach gethaner Arbeit, oft nach recht anstrengendem Dienst in seine Koje zurück, den einzigen Raum, wo der Seeoffizier eine kurze Zeit mit sich und seinen Gedanken allein sein kann. Selbst diese Koje unterschied sich in nichts von den übrigen. Achtern an Backbordseite gelegen, dicht vor dem Offiziersspeisesaal, war sie gerade groß genug, eine schmale Koje-Toilette und ein kleines Spind aufzunehmen, während einige Familienbilder in kostbaren Rahmen den einzigen Schmuck bildeten. Wie alle Offiziere war der Prinz Mitglied der Offiziers-Messe und verfügte nur noch über den Salon des Kommandanten zu gesellschaftlichen und Repräsentationszwecken vor Anker in fremden Häfen. Die Ausstattung dieses Salons war den Zwecken entsprechend. Ein geschmackvoller türkischer Velourteppich auf dem Boden, braune, damastüberzogene Fauteuils und kleine Sessel in den Ecken und zu beiden Seiten des Fensters, in der Mitte ein großer ovaler Tisch, dahinter an der Wand mit Täfelung von Mahagoniholz und Ahorneinsätzen das lebensgroße Porträt der Königin Olga von Württemberg, der Taufpathin der Korvette —, diese Stücke sowie ein Büffet mit kostbarem Silbergeschirr bildeten die würdige, angenehm behagliche aber durchaus nicht übertrieben luxuriöse Einrichtung des Salons, da jedes Übermaß im Gegensatz zu den Prunkgemächern moderner Dampfer von den Kriegsschiffen mit gutem Grund ferngehalten wird. Zunächst hatte der junge Seeoffizier allerdings keine Gelegenheit, von diesem Raum Gebrauch zu machen, zunächst galt es auf der Kommandobrücke Wind und Wellen, Sturm und Regen und

allen dem Seemann feindlichen Mächten verantwortungsvoll in's Auge zu blicken, welche sich diesmal gegen die „Olga" verschworen zu haben schienen.

Die Korvette hatte kaum (am 11. Oktober 4 ½ Uhr) Dänemarks nördlichste Spitze Cap Skagen passiert und die Nordsee erreicht, als das Meer seine zerstörende Kraft an dem jungen Fahrzeug zu erproben begann, im Wetteifer mit dem Nebel, der an zwei Tagen eine Observation unmöglich machte, so daß das Schiff am Abend des 13. Oktober, nachdem die englische Küste in Sicht gekommen, eine Positionsbestimmung in Folge des dicken Wetters aber nicht möglich war, bei 30 Faden Tiefe ankerte. Die „Olga" zeigte sich jedoch schon hier als tüchtiges Segelschiff, der Kanal wurde am 14. ebenfalls unter heftigen Böen und dichtem Nebel glücklich passiert, Signalpfeife, Nebelhorn und Schiffsglocke thaten ihre Schuldigkeit, und unaufhaltsam eilte jetzt das Schiff unter vollen Segeln der englischen Küste zu, um glücklich das erste Ziel zu erreichen. Sonntag, den 15. Oktober, nachmittags 5 Uhr, wurde in Plymouth Anker geworfen.

Den Aufenthalt benutzte Prinz Heinrich, um der Königin von England in seiner Eigenschaft als Enkel einen Besuch zu machen. Mittwoch, den 18., feierte das Schiff den Geburtstag des deutschen Kronprinzen mit einem Festmahl, welches der Kommandant den Offizieren gab, während Prinz Heinrich der Mannschaft einige Fässer Bier spendete, außerdem sandte die gesammte Besatzung eine Glückwunschadresse ab. Zwei Tage später flaggte und salutierte die „Olga" aus Anlaß der Grundsteinlegung für den Aufbau des alten Leuchtthurms von Edystone durch den Herzog von Edinburg, dann sollte am 21. Oktober die Reise fortgesetzt werden, worüber man an Bord infolge des herrschenden Regenwetters nur erfreut war. Ein sehr niedriger Barometerstand ließ es jedoch dem Kommandanten ratsam erscheinen, an diesem Tage nicht aufzubrechen, sondern günstigere Witterungszeichen abzuwarten, als sie an den einlaufenden Schiffen zu Tage traten. Es gehörte zu letzteren ein englischer Transportdampfer, der englische Soldaten von Alexandria zurückbeförderte und von der „Olga" mit einem dreifachen Hurrah empfangen wurde. Am 21. vormittags ankerte

ferner im Hafen von Plymouth S. M. „Hertha", Kommandant Kapitän z. S. von Kall, nach zweijähriger Abwesenheit in Japan auf der Rückkehr in die Heimat begriffen, und um 1½ Uhr nachmittags auch S. M. Kanonenboot „Habicht", Kommandant Kapitän Kuhn, von Alexandrien kommend, indes das Kanonenboot „Möve", Kommandant Kapitän von Kykebusch, behufs Ausnutzung eines aufkommenden südwestlichen Windes zur Heimreise am Abend in See ging. Der 22. Oktober brachte das erwartete bessere Wetter nicht, vielmehr zeigten die von Plymouth in See gehenden Dampfer, durch die nach dem Passieren des Breakwather sofort aufgenommenen Bewegungen, daß im Kanal eine nicht unbeträchtliche See stand, und der Barometer fiel noch stetig. Erst in der folgenden Nacht wurde ein langsames Steigen beobachtet und nunmehr am 23. die Ausfahrt gewagt. Mit Dampf in zwei Kesseln verließ das Schiff um 9 Uhr vormittags unter den Scheidehurrahs S. M. Schiffe „Hertha" und „Habicht" die Reede, konnte aber infolge des beträchtlichen Windes und Seeganges die Fahrt nur auf 2—3 Seemeilen halten, so daß zwei weitere Kessel in Betrieb gesetzt, Bramraaen und demnächst Bramstangen an Bord genommen wurden, um mit 4—5 Seemeilen gegen die See dampfend offenes Wasser zu gewinnen. Die Witterungsverhältnisse des 24. gestalteten sich nicht besser. Die Stärke des Windes (bis 8) blieb ungemindert und hatte während der Nacht ein starkes Rollen des Schiffes zur Folge, jedoch konnten am 25. hin und wieder Schratsegel gesetzt werden, mit deren Hilfe eine Fortbewegung bis zu neun Knoten erzielt wurde. Unter Dampf so lange zu bleiben, bis die Bai von Biskaya passiert war, vor welcher man sich befand, oder bis bessere Wetter- und Windverhältnisse eine wirkliche Fortbewegung unter Segel gestatteten, war die Absicht des Kommandanten gewesen, die man um so mehr zu erreichen hoffte, als am 26. Oktober 4 Uhr morgens der steigende Barometer eine Wendung zum Besseren erwarten ließ. Aber schon in der frühesten Morgenstunde wurde das Schiff wiederum von einer hohen nordwestlichen Dünung getroffen, so daß es nicht selten bis 32° nach Backbord rollte. Jeder Annahme entgegen drehte auch der Wind nach Südwest (bis Stärke 9) eine nicht unbeträchtliche See aufwühlend, welche dem Rollen ein zeitweises

Stampfen zugesellte. Der Barometer fiel schnell, starke Regengüsse und dickes Wetter trat ein, und als nach kurzem Sonnenblick um 3 Uhr nachmittags der Regen zwar nachließ, der Wind aber über Westen schnell nach Norden herum ging, war man sich am Bord klar darüber, daß einer der nach der englischen Pilot Chart, in dieser Jahreszeit häufigen Stürme aus Nordwesten im Anrücken begriffen war, dem man rechtzeitig zu begegnen suchte. Vor Dunkelheit legte der Kommandant die Korvette zum Sturme bei, die Takelage wurde erleichtert, die Boote aufgetoppt und die Niedergänge verschalkt. Jeder Erwartung zuwider konnte jedoch das Schiff unter Sturmfock und Großgaffelsegel nicht nur schwer an den Wind gebracht, sondern kaum in dieser Lage erhalten werden, ohne daß die Umdrehungen der Maschine bedeutend erhöht werden mußten. Der Sturmfock wurde deshalb geborgen, dafür der Sturmbesan und schließlich das volle Großgaffelsegel während der Nacht noch gesetzt, wobei die Lage des Schiffes fortdauernd noch durch das Ruder unterstützt werden mußte. Die Ursache dieser Schwierigkeit war alsbald mit voller Schärfe zu erkennen. Während eine im steten Wachsen begriffene See von Nordnordwest über den Ozean heranrollend von vorne kam, traf die vom eben erst ersterbenden Südwest in beträchtlicher Höhe noch laufende See das Backbord und Achterschiff mit solcher Gewalt, daß die Korvette bis auf mehrere Strich abfallen mußte, wenn nicht gerade in diesem Moment Maschine und Ruder ihre Schuldigkeit thaten. Das Schiff konnte somit als der Punkt gelten, in dessen Nähe zwei Naturkräfte gegeneinander prallten und einander bekämpften, was auch durch die Erscheinung bestätigt wurde, daß zwei hohe Seen, mit weißen Köpfen, im rechten Winkel aufeinanderlaufend, in sich zusammenstürzten. Schon um 8 Uhr abends, gerade als Prinz Heinrich seinen Wachtdienst antrat, wurde der Nordnordwest zum Sturm (Stärke 10) begleitet von starken Böen, welche einen eisigkalten Regen entluden. Jede Woge jagte jetzt über das Deck hin, alles, auch das Zwischendeck überflutend, die Windsbraut heulte in entsetzlichen Melodien, das Takelwerk schüttelnd, während die Luft von dem Gischt und Sprühregen der gepeitschten See dick angefüllt war. Was von dem Meer zu erkennen war, das

bildete ein wütendes Durcheinander von haushohen kohlschwarzen Wogen, auf deren riesigen Schaumrücken die „Olga" bald wild sich bäumend aufstieg, bald wieder jäh in die Tiefe zurücksank, von den bleichen Strahlen des für Augenblicke durchbrechenden Mondlichts geisterhaft beleuchtet. Einmal drehte das stark umhergeworfene Schiff lebhaft in den Wind, so daß es bei losen Sturmsegeln mit 50 Umdrehungen der Maschine wieder abgebracht werden mußte. Es gelang, ehe die beiden nächsten Seen von vorn und achtern heranrollten, und um einer Wiederholung solchen Vorkommnisses und dem Überkommen von Seeen noch besser zu begegnen, wurde noch während der Abendwache die Anordnung getroffen, daß nach demjenigen Kompaßstrich — Westnordwest — gesteuert werden sollte, in welchem die „Olga" der kreuzweise laufenden See am besten ausweichen konnte.

Doch hören wir über die weiteren Vorgänge den Kommandanten selbst, der (vgl. Tesdorpf, Geschichte der kaiserlich deutschen Kriegsmarine in Denkwürdigkeiten S. 269) wie folgt, berichtet:

„Der wachthabende Offizier — von 8 bis 12 Uhr Se. Königl. Hoheit Prinz Heinrich — war am Regel-Kompaß stationiert, während der Navigations-Offizier — Kapitänlieutenant v. Frantzius — in der Nähe der Kommandobrücke, nahe den Rudergängern, Posto gefaßt hatte und den Kommandanten während der ganzen Nacht mit anerkennenswertem Eifer und Umsicht in der Handhabung des Schiffes unterstützte. Gegen 11 Uhr ging der Kamm einer See über das Achterschiff hinweg, so daß die Mannschaften am Ruder, der Kraft nachgebend, losließen und in den Wassergang gespült wurden. Das Ruder schlug mittschiffs und verletzte einen bereits wiederhergestellten Matrosen, der nicht hatte loslassen wollen, leicht an der Hand; auch ist bei dieser Gelegenheit eine Ruderspake gebrochen.

In dem Augenblick, als Se. Königl. Hoheit Prinz Heinrich das Ruder unbesetzt sah, und das Kommando: „Ruder schnell fassen" hörte, war er mit einem Sprunge von der Kommandobrücke, dem Navigations-Offizier zurufend, er möge ihn vertreten. Mit kurzem Befehl herrschte er den etwas verblüfften, diensttuenden Steuermanns-Maaten und einen noch aufrecht stehenden Matrosen an, das Ruder zu ergreifen; um was es sich handelte, zeigte Se. Königl. Hoheit aber den Leuten, indem er als erster hinzu-

sprang und das Rad mit aller Kraft so lange festhielt, bis die Matrosen zur Stelle kamen. Nach Mitternacht wehte der Sturm wohl noch in aller Stärke, aber die Südwestsee war heruntergedrückt, und kein Wasser stürzte mehr auf Deck nieder. Trotz der ungewöhnlich hohen See in Richtung des Sturmes lag S. M. S. „Olga" von diesem Zeitpunkt an gut bei."

Soweit die Schilderung des Kommandanten, die, wie wir glauben, kaum eines Kommentars bedarf. Prinz Heinrich hatte den Ernst des Augenblicks mit Geistesgegenwart erkennend, durch sein blitzschnelles Zuspringen und Eingreifen in die Speichen des Steuerrades dem Schiff und der ganzen Besatzung einen großen Dienst erwiesen, ja sogar bei der Möglichkeit einer Katastrophe, wenn das Steuerrad nur einige Sekunden länger unbesetzt geblieben wäre, eine Gefahr abgewendet. Daß diesem mutvollen Auftreten, dieser Geistesgegenwart und Entschlossenheit das Lob seiner Vorgesetzten zu teil wurde, war also wohl verdient. Auch unter der Besatzung herrschte über das thatkräftige Handeln des Prinzen nur eine Stimme, und als mit Tagesanbruch am 27. Oktober der Wind abflaute, so war dieses plötzliche Nachlassen des Sturmes Veranlassung genug, nach Seemannsart allerhand abergläubische Deutungen daran zu knüpfen. Jedenfalls hatte sich der Wind bereits gegen Mittag so gemindert, daß nur der hohe Seegang noch verhinderte, auf Madeira, das Ziel der Fahrt, abzuhalten. Als es um 3 Uhr nachmittags, nach dem Passieren dreier hohen Seeen und unter Zuhilfenahme aller Segel, die das Schiff tragen konnte, sowie der nötigen Umdrehungen, gelungen war, auf den Kurs zu kommen, machte die Korvette eine Fahrt von 14 Knoten und legte über Nacht nicht weniger als 168 Seemeilen zurück. Am Morgen des 28. Oktober hatte die See so abgenommen, daß um 8 Uhr Feuer ausgemacht, Segel gesetzt und die Schraube gedichtet werden konnte, am 1. November sichtete man in der erwarteten Peilung Porto Santo, und nachmittags 2 Uhr ankerte S. M. „Olga" auf Funchal-Reede.

Von Madeira nach den Antillen.

Alte Bekannte. — Auf den Spuren Prinz Adalberts. — Einst und jetzt. — Eine Insel der Seligen — Lebe wohl Madeira! — Stille Fahrt. — Friedliche Nachtwache. — Das Meer eine Welt. — Fortschritte der Wissenschaft. — Die deutsche Kriegsmarine in ihrem Dienst.

Durch den Mythenkreis längst untergegangener Kulturvölker am Ostbecken des Mittelmeeres zieht sich die Sage hin, daß außerhalb der Säulen des Herkules eine glückliche Insel ewigen Friedens und ewigen Frühlings gewesen sei, die sich jedoch im Laufe der Jahrhunderte wieder in den Schoß des Ozeans hinabgesenkt habe.

Wenn diese Mythe wohl auch nur die allgemeine Sehnsucht nach einem Dasein jenseits des Bereichs der irdischen Welt ausdrückt, so scheint sie doch zur Wirklichkeit geworden für den, der von Norden kommend aus Sturm und Not Madeira begrüßt. Man hatte auf der „Olga" die Empfindung, als ob die nun kommenden Stunden für alle Beschwerden, die bisher ausgestanden worden waren, entschädigen sollten. Der englische Kanal mit seiner schlechten Behandlung und die kritischen Stunden des gefürchteten Meeres von Biscaya waren überwunden und nun spannte sich das Himmelsgewölbe tiefblau über das Meer, welches ruhig, in langen, regelmäßigen Zügen atmend, dalag und in den wunderbarsten Farben dem Himmel entgegenglänzte, während der alte Felsen Loo Rock noch ebenso unentwegt seine harte Brust den plätschernden Wellen entgegenstreckte. Da lag sie wieder im hellen Sonnenglanz eines afrikanischen Mittags „die Perle des Ozeans", aus seinen feuchten Tiefen emporgestiegen, um die landlüsternen Augen mit allen ihren Reizen zu entzücken.

Prinz Heinrich begrüßte die liebliche Insel wie eine alte Bekannte, die auf dem ganzen Erdenrund nicht ihresgleichen hat.

So viel Schönes und Großes auch die erste Weltreise gebracht hatte, ein sympathischeres Plätzchen als dieses Eiland, welches die Natur mit allen Schönheiten des Tropengürtels, mit allen Errungenschaften menschlicher Thätigkeit, mit allen Bequemlichkeiten und allem Komfort des heimisch deutschen oder englischen Kulturlebens ausgestattet hat, gab es kaum. Wieder wie das erste Mal ging es zu Pferde die Berge hinan, diesmal mit dem Ribero frio als Ziel, und wieder von neuem labten sich Herz und Sinne an den Schönheiten der Insel. Was den Einzelnen auch immer fesseln mag an dem anmutigen Bild, seien es die vielfach zerklüfteten Bergabhänge, die sauberen Landhäuser in ihrer vornehmen, italienischen Villenarchitektur mit den vielen kleinen Vedutentürmchen, der sonnendurchleuchtete, glanzstrahlende, afrikanische Himmel oder die ewig weite See, auf der ein stetes Kommen und Gehen der mannigfaltigsten Segel und Flaggen ist, oder die unübertroffene Vegetation, wie sie sich vom Gestade des Meeres bis zu den schroffsten Felshöhen hinanerstreckt, — es fehlt zur Vollkommenheit des irdischen Paradieses eigentlich nichts und niemand, der sich der Insel nahte, hat sich ihrem Zauber entziehen können.

Auch Prinz Adalbert bestätigt diese Thatsache, wenn er in seinem Tagebuch der Reise nach Brasilien (vgl. Kletke S. 159) schreibt:

„Was für ein paradiesisches Eiland ist dieses Madeira, wo das herrliche, wunderbar gleichmäßige Klima die üppigste Vegetation, die prachtvollste Pflanzenfülle der verschiedensten Zonen dem vulkanischen Boden entlockt — wo am Strande des dunkelblauen Meeres ein mildes, durch den Seewind gemäßigtes Tropenklima herrscht, das mit jeden hundert Fuß vertikaler Erhebung an labender Kühlung gewinnt, bis man in den Schatten deutscher Wälder gelangt, die energische, Geist und Körper stärkende Luft des Nordens einatmen und erquickt und gehoben durch den heimatlichen Eindruck der nächsten Umgebung, von nordischer Kraft auf's neue belebt und durchrieselt, den Blick auf Bananen, Palmen, Kaktus, Agaven, Oleander herabstreifen lassen (kann), während der reichste, üppigste Weinbau an den zerrissenen Bergabhängen wuchernd zu uns hinanklimmt.“

Prinz Heinrich wandelte hier ganz auf den Spuren seines ritterlichen Vorgängers. Den großen Korral, welchen wir bereits auf der Weltreise mit Prinz Heinrich erstiegen, hatte auch Prinz Adalbert seiner Zeit zum Ziel eines Ausflugs gemacht und wenn es in dem Tagebuch heißt, daß an der waldigen Berglehne jenes Kessels gefrühstückt und zur Feier des Geburtstag Se. Königl. Hoheit des Prinzen Waldemar von Preußen dessen Gesundheit getrunken worden sei, so kreiste in der Gesellschaft, mit welcher Prinz Heinrich den Ribero frio erstiegen, gleichfalls der Becher, gefüllt mit mildem, duftigem Madeirawein, um auf die Gesundheit des geliebten Kaisers und auf das Wohl des Vaterlandes geleert zu werden. Und der Parallelen gab es noch mehrere. Auch das Reiseziel des Prinzen Adalbert lag in Südamerika, wenn schon der Weg auf dem er nach Madeira gelangte ein anderer war und eine andere Reiseroute ihn von da weiter führte.

Von einer Fahrt auf dem neapolitanischen Dampfboot „Palermo" rings um Sizilien und Malta zurückgekehrt, bei welcher Gelegenheit der Prinz in Gesellschaft seines Bruders Waldemar den Ätna bestieg, zurückgekehrt, trennte er sich in Neapel von seinem Vater*) und dem Bruder und ging mit zwei Begleitern an Bord des „Francesco I." nach Genua, um Se. Majestät dem Könige von Sardinien, der ihm eine seiner Fregatten für die Hin- und Rückreise nach Sizilien zur Verfügung gestellt hatte, persönlich seinen Dank abzustatten. Am 22. Juni 1842 lichtete dann der „St. Michele", eine Fregatte von 60 Kanonen, geführt von dem Kapitän d'Arcollière die Anker, steuerte durch den Golf von Lyon im Angesicht der Seealpen und Korsikas hindurch, segelte am fernen Monserrate und nahe an den schroffen Felsen von Formentera vorüber, passierte das Cap Gata und lief in Malaga ein, von wo eine Exkursion nach Granada gemacht wurde. Demnächst segelte die Fregatte nach Gibraltar und nach Cadix, von hier an den Ilhas Desertas vorüber nach Madeira, berührte dann Teneriffa, hielt sich dicht an den Inseln des grünen Vorgebirges, die jedoch des schweren Gewölks wegen nicht sichtbar waren und legte in den ersten Tagen des September 1842 in Rio an.

---

*) Prinz Wilhelm, jüngster Bruder König Friedrich Wilhelms III.

Die nähere Darstellung dieser Reise bildet den Inhalt jener Tagebuchblätter, die fast Seite für Seite den Vergleich herausfordern und namentlich auch die Gegensätze von einst und jetzt in das beste Licht stellen.

Damals hatte ein preußischer Prinz, der eine Seereise von Kindheit an zu seinen Lieblingswünschen zählte, Mühe, nur dem Gedanken einer transozeanischen Fahrt Gehör zu verschaffen. Dem Chef des Hauses, dem König, schuldete er für die schließlich gegebene Einwilligung besondern Dank und dem fremden Herrscher gegenüber, welcher ein Schiff zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt, war die Verpflichtung keine geringere. Wie anders jetzt! Hier befuhr ein jugendlicher Hohenzoller im selbsterwählten Seemannsberuf fremde Meere und das wiedererstandene Reich, das große deutsche, auch zur See erstarkende Vaterland, hatte eins seiner Schiffe ausgerüstet, welches vor den kritischen Augen aller seefahrenden Nationen rühmlichst bestand, wie sich bald zeigen sollte. Einstweilen genoß Prinz Heinrich auf Ausflügen noch die Schönheiten „des großen Gartens“, dann nahm er Abschied, zwar nicht mit einem Ballfest, wie es 40 Jahre früher an Bord des „St. Michele“ zu Ehren des Prinzen Adalbert veranstaltet worden war, aber mit nicht minder freundlichen Eindrücken. Denn auch die Abfahrt von Madeira war unbeschreiblich schön.

Am Sonntag den 5. November, nachmittags 4 Uhr, trieb die Korvette mit schwachem Wind unter Segel langsam aus der Bucht von Funchal, so daß gegen Sonnenuntergang die ganze Insel noch im Bereiche des Auges lag. Die Luft war feuchtwarm, fast schwül, wie in einem Treibhaus. Die dicken fast unbeweglichen Wolken hingen wieder über der ganzen oberen Hälfte des hohen Gebirgsrückens und über die unteren Abhänge bis zum Meere hinab breitete sich ein leichter Dunst, ein durchsichtiger Vorhang, der von den durchbrechenden Strahlen der untergehenden Sonne rosig durchglüht war. Durch diesen Schleier hindurch sah man die grüne Insel, die Stadt mit ihren Landhäusern in wunderbarster, märchenhafter Beleuchtung. Lange stand man auf der „Olga“ an Deck im letzten Genuß des wunderbaren Eilandes, bis die Sonne allmählich hinabtauchte ins Weltmeer und die Dämmerung das Land den Blicken entzog.

Ein leichter Wind und gutes Wetter begleiteten die Korvette auch während der ganzen folgenden Woche. Eine klare, heiße Sonne erwärmte das Meer, und je weiter südlich das Schiff vordrang, desto heißer wurde es. Schon um 4 Uhr morgens zeigte jetzt der Thermometer 24—25° Reaumur, bis am 16. Nov. Regen eintrat und etwas Kühlung brachte. In ungeheuren Massen strömte es herab, wolkenbruchartig, heftig und anhaltend zugleich, wie es jene Breiten mit sich bringen. Dann führte der Nordostpassat die „Olga" über das Meer hin und frischte seinerseits die Scenerie etwas auf. Plätschernd schlugen die Wogen an den scharfen Bug der Korvette, ruhig und rhythmisch bewegte sich die tiefblaue Flut auf und ab, und in derselben gleichmäßigen Ruhe zog die „Olga" unter Segel ihre Wasserstraße, seit dem 17. von einem Mitsegler begleitet, einem Kauffahrteischiff, welches, den Passat benutzend, längere Zeit in Sicht blieb.

Bei den Engländern heißen die Passate Handelswinde (trade winds), weil sie von Handelsschiffen benutzt werden, während sie von den Franzosen noch bezeichnender die regelmäßigen oder einförmigen genannt werden (vents alizés altfranz.), denn die Fahrt ist in der That einförmig und ereignislos. Sie geht quer durch den Ozean, dem in dieser Richtung keine Inseln und keine Klippen entsteigen. Es ist die Region des ewigen Friedens und der Ruhe in der Natur, die der Seemann mit vollen Zügen genießt, die harten Mühen und Entbehrungen seines Lebens vergessend. Kein Sturm, keine tückische Hagelbö ist zu fürchten, die Stunden der Nachtruhe werden nicht durch Alarmrufe gestört, Nebel und Finsternis haben ihre Schrecken verloren. Die Stetigkeit und Ruhe legt der Besatzung keinerlei außergewöhnliche Anstrengungen auf, wie in den nördlichen Gewässern, und das Uhrwerk des Seetags rollt sich gleichmäßig ab. Die Arbeit hört deshalb freilich nicht auf, im Gegenteil es giebt mehr davon als sonst; denn jetzt gerade ist Zeit vorhanden, zur weiteren Ausbildung der Besatzung zu rein militärischen und nautischen Übungen. Segelmanöver, der Prüfstein des echten Matrosen, auf die unsere Marine besonderes Gewicht legt, werden geübt. Selbst wenn notwendige Arbeit nicht vorliegt, muß aus Rücksicht auf die Disziplin solche geschaffen werden, denn nur stete

Beschäftigung kann die Besatzung vor unnützen Gedanken bewahren, da keinerlei Ablenkung vorhanden ist.

Soweit hatte sich also die Reise sehr gut angelassen, und da auch der Stewart ordentlich für Proviant gesorgt hatte — 2 Schweine, 3 Hammel, 10 Puten und 30 Hühner, alle im lebenden Zustand, waren dazu bestimmt, den Tisch der Offiziersmesse zu versorgen — herrschte an Bord eine angenehme Stimmung. Um so größer war deshalb die Enttäuschung, als am Wendekreis der Passatwind so völlig im Stiche ließ, daß die „Olga“ fast gar nicht von der Stelle kam, trotzdem alle nur möglichen Segel gesetzt wurden. Tage lang trieb jetzt das Schiff in Eintönigkeit dahin, ohne daß ein Wal oder eine Meduse sich zeigte; nicht einmal ein einsamer Sturmvogel schwebte über der weiten Fläche. Die wechselnde Form und Farbe der Wellen, der verschiedene Klang und Glanz des Ozeans waren nunmehr die einzigen wahrnehmbaren Veränderungen, und fliegende Fische, die sich ab und zu zeigten, schienen die einzigen lebendigen Bewohner des Ozeans zu sein. Ein Hai, der die Unvorsichtigkeit gehabt, den Kurs der „Olga“ zu kreuzen, muß seine Kühnheit mit dem Leben büßen. Nachdem er angebissen, töten ihn die Kugeln des Prinzen Heinrich, und damit ist das Intermezzo vorbei. Am Sonntag ist Kirche, die der Kammandant selbst abhält. Nachmittags wird die Kapelle auf Deck befohlen, das ist das Sonntagsvergnügen für die ganze Besatzung. Auch an schönen Abenden, wenn das Meer weit hinausglänzt im silbernen Mondenschein, ertönen die Klänge, die ihren Namen von den Alpen oder vom Strand der Donau entlehnen, und was das leistungsfähige Orchester der „Olga“ sonst noch zum Besten giebt.

Diese Eintönigkeit und Stille steigert sich noch in der Nacht, sobald es Ruhe im Schiffe heißt, und eine wahrhaft friedliche Nachtwache wird es, wenn dann der prinzliche Offizier die Kommandobrücke besteigt, seinen Posten einzunehmen.

Da liegt das Meer, das unendliche, herrliche, imposante, immer eindrucksvoll, aber in seinen Eindrücken widersprechend, freundlich und doch tückisch, offen und doch falsch, eintönig und doch belebt, still und doch bewegt, oberflächlich und doch tief. Ist das dasselbe Element, welches in furchtbarer Großartigkeit die Brandung an hochragenden Klippen bis zum Gipfel in die

Höhe schleudert, im Aufruhr Wogen von ungeheuren Dimensionen wälzt, in der Sturmflut alles, was die Natur an Zerstörungskraft besitzt, entfesselt? Was sonst das Bild des Lebens darstellt, gleicht jetzt einem stillen Grab, alles Bewegliche scheint seine Thätigkeit eingestellt zu haben, nur der Strom der Gedanken im menschlichen Gehirn fließt ununterbrochen fort, und die ewig geschäftige Phantasie spinnt, von der nächtlichen Stille begünstigt, ihre Gebilde weiter. Mit den leisen Wellen und den leichten Schwingungen der Segel zu Häupten des jungen Seemanns, der dort oben am Geländer der Kommandobrücke lehnt, tauchen die Empfindungen im Herzen auf und ab, ziehen die Gedanken in ungestörtem Lauf über das feuchte Element, dringen beherrschend in seine Tiefe, und was sie dort entdecken, ist groß, ist erhaben. Das da unten ist eine Welt für sich mit ihren Grenzen, Ausdehnungen und Tiefen, mit den kreisenden, schwingenden Bewegungen ihrer Gewässer, den Strömungen und Wärmeverteilern der Klimate des Ozeans, die mit wechselnder Kraft in verschiedenen Tiefen das ozeanische Becken durchkreuzen und ihren Einfluß über die Grenzen der See auf das Festland erstrecken, Pflanzen und Tiere an die Küsten ferner Kontinente spülen. Es ist das Meer, die mächtige nahezu drei Vierteile der Erde bedeckende flüssige Masse, welche das gesamte organische Leben unseres Planeten im Abhängigkeitsverhältnis erhält, bis in das tiefste Innere der Kontinente hinein seine Wirkungen erstreckt, obwohl es uns im gewöhnlichen Leben völlig unbewußt bleibt, wie sehr wir in unseren täglichen Verrichtungen den Einflüssen des uns teilweise sehr fern liegenden Meeres unterworfen sind, wie groß sein Einfluß auf die Gestaltung des Festlandes, auf die klimatischen Verhältnisse der Erde, auf das Gedeihen der Tiere und Pflanzen und endlich auf die körperliche und geistige Entwickelung des Menschengeschlechts ist. Es ist der große Feuchtigkeitsbehälter, aus dessen Fluten die Atmosphäre und das Festland gespeist wird, wenn durch die Verdunstung unter dem Einfluß der Sonnenstrahlen die mit Dampf gesättigte Luft sich strömend über das Land verbreitet, in reichlichen Niederschlägen als Tau, Schnee und Regen das Wasser wieder fallen läßt, welches sie dem Ozean entzogen, um es diesem wieder zurückzugeben im ewigen Kreislauf, ohne welchen das feste Land eine öde Wüste

wäre und kein organisches Wesen imstande, dort sein Dasein zu fristen. Fürwahr in der Betrachtung von diesem Standpunkt, die uns lehrt, daß selbst „das Blut, das in unseren Adern rollt, aus den Quellen des Ozeans erneuert wird“, erscheint das Meer noch erhabener, als durch seine bloße Weite, und seine Sprache inhaltsvoller, als im dumpfen Rauschen. Und nun die geologische Seite, die nivellierende Thätigkeit des Wassers, die unausgesetzt fortwirkt, es darauf abzulegen scheint, die Unterschiede von Hoch und Niedrig von unserem Planeten verschwinden zu lassen, indem die Flut das, was sie hier wegspült, dort anhäuft, hier Kontinente, vom Meere begraben, verschwinden, dort sich wieder erheben läßt, und wo sie nicht allein fertig werden kann, die vulkanischen Gewalten und die Thätigkeit der Milliarden von Tiere, die das Meer bevölkern, zu Hilfe nimmt.

Vor das geistige Auge treten sie dann, die Bewohner des Ozeans in ihrer bunten Mannigfaltigkeit: die Robben, Wale, Vögel, die Amphibien, Fische, Krustaceen, die Polypen und Infusorien und wie die Gattungen und Arten der unterseeischen Lebewelt, welche die Naturwissenschaft kennt, alle heißen. Liegt doch auf dem Meeresboden das gelobte Land unserer heutigen Zoologen, sind doch die Wälder des Festlandes nicht annähernd so belebt, als die Seetangs des Meeres mit ihrem bunten Gewimmel der seltsamsten Tiere, mit ihrem Reichtum an Formen und Farben, in denen neben dem Schönen auch das Häßliche und Widerwärtige sich vorfindet. Denn je weiter das Netz in die Tiefe greift, um so fremder sind die Wesen, die gefangen werden, um so seltsamer und plumper die Formen, die den Meeresboden bevölkern. „Der entsetzliche Hai, des Meeres Hyäne, der stachlichte Roche, der Klippenfisch, des Hammers gräuliche Ungestalt“ sind hier zu Hause, und wohl ist das Gesamtbild, welches der Ozean dem denkenden und fühlenden Beschauer aufrollt, geeignet, Staunen und Bewunderung zugleich zu erwecken. Auch da unten in den stillen, einförmigen Wohnstätten spielt sich das Drama des Lebens ab: ein ewig wechselndes Werden und Vergehen, ein Hoffen und Lieben, ein Verschlingen und Verschlungenwerden, ein Kampf ums Dasein, der Millionen von Opfern kostet und um so größere Dimensionen annimmt, je üppiger, vollsaftiger und wilder die Bewohner der Tiefe sind. —

Aber nicht immer entzog der Ozean auf jener Fahrt den Reichtum seiner Organismen eifersüchtig den Augen der Olgaleute. Es kamen Nächte, wo die ganze Oberfläche des Meeres zu leben schien. Wenn dann das Heer der Myriaden von Sternen am Himmel sichtbar wurde bei wunderbarer Klarheit der Luft, wenn die größeren Sternbilder statt des Mondes ihren hellen Schein in die Flut warfen, als funkelnde Spiegelbilder in den Wellen hin- und hertanzend, dann blitzte es auf in den glatten, breiten Wogen, dann traten die mit bläulichem Phosphorlicht vorbeiziehenden Körper bald einzeln, wie große leuchtende Meteore, bald zu ausgedehnteren Schwärmen vereinigt in die Erscheinung, um im nächsten Augenblick zu verschwinden, während sich im Kielwasser des Schiffes eine lange, wie aus funkelnden Sternen gebildete Furche dahinzog. Das Meer leuchtete jetzt mit einer Pracht, wie es nur am Äquator und den diesem benachbarten Regionen möglich ist. Niemand zählt diese Unmassen der kleinen und kleinsten pelagischen Lebewesen, die Mannigfaltigkeit, der Formen und Farben, die Unermeßlichkeit der Zahlen überschreitet alle Vorstellungen, aber die Wissenschaft nennt uns wenigstens die Gattungen, sie verzeichnet neben gewissen, mit Leuchtapparaten versehenen oder einen hellleuchtenden Schleim absondernden Fischarten, die Noctuca miliaris besonders für die nordischen Meere, in tropischen Gegenden die nah verwandte Pyrocestis und jene anderen hierhergehörigen Gruppen der Meerestiere, die Infusorien und Polypen, die Aktinien und Quallen, die Medusen, Seesterne und Tunikaten, die Muscheln und Würmer, die Räder- und Krustentiere, bis zu den Bakterien herab, denen leuchtende Kraft zugeschrieben wird, nachdem frühere Anschauungen über die Ursachen der Erscheinungen durch genauere Untersuchungen als irrig erkannt worden sind. Seitdem ist die nimmer rastende Forschung unausgesetzt an der Arbeit geblieben, neues Material zu sammeln.

So wurden die dunkelen Tiefen des unermeßlichen Ozeans, die dem Menschen ewig verschlossen schienen, enthüllt, an Stelle der Fabelgebilde traten neue, greifbare Formen, eine neue, wunderbare Welt mit neuen wunderbaren Gestalten setzte die Welt in Erstaunen und rief die Völker zum Wetteifer in der wissenschaftlichen Erdumsegelung auf, und zwar mit einem solchen

Erfolg, daß kaum ein Zweig der Naturwissenschaft eine so durchgreifende Umgestaltung erfahren hat, wie dieser neuangegliederte der Naturgeschichte des Meeres. Zu den größeren und kleineren wissenschaftlichen Expeditionen, welche die einzelnen Nationen ins Werk setzten, zählte auch die Fahrt des deutschen Kriegsschiffes „Gazelle" 1874—76, die Expedition S. M. S. „Moltke" 1882 nach Südgeorgien kam dazu, und daß hier der deutschen Kriegsmarine, welcher der Ruf bedeutender Leistungen auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Navigation zur Seite steht, sonst noch so manches verdankt wird, beweisen die Berichte der Schiffsjournale, wie denn auch von seiten der „Olga" auf jener Fahrt Messungen angestellt wurden, bis sie sich ihrem nächsten Ziele näherte und neue Aufgaben an sie herantraten.

Barbados. St. Thomas. Dominica.

Bridgetown. — Die Reiseroute der „Olga". — Erster Aufenthalt in Charlotte Amalie. — In der Prince-Rupertsbay: Schießübungen. Ein idyllischer Ankerplatz. Das Weihnachtsfest vor dem Negerdorf Portsmouth.

Es waren volle vier Wochen vergangen seit der Abfahrt von Madeira, als die Korvette am 3. Dezember den tropenprächtigen Gestaden Westindiens ihren ersten donnernden Gruß zusandte. Sonnabend, den 2. Dezember, nachmittags 2 Uhr, war Barbados, die erste jener Inseln, welche ihren Namen einem fabelhaften, nach den Seekarten des 15. Jahrhunderts halbwegs zwischen Lissabon und Japan gelegenen Antiglia verdanken, in Sicht gekommen und in der Nacht auf den 3., kurz nach 12 Uhr, wurde auf der Reede von Bridgetown Anker geworfen, einige Tage nach der festgesetzten Zeit, da die ganze Fahrt bis hierher unter Segel zurückgelegt worden war.

Die der „Olga" ursprünglich vorgeschriebene Reiseroute war folgende:

Ankunft in	Name des Hafens und Angabe seiner Lage.	Abfahrt von	Die Entfernung in Seemeilen
—	Kiel	10./X.	
15./X. 1882	Plymouth	23./X.	1100
1./XI.	Madeira	5./XI.	1140
26./XI.	Barbados	28./XI.	2640
2./XII.	St. Thomas	7./XII.	440
9./XII.	Dominica, westindische Insel	26./XII.	280
1./I. 1883	Demararu, Fluß im Osten von Südamerika	8./I. 1883	570
12./I.	Trinidad, Insel	15./I.	(270)
17./I.	La Guayra } an der Ostküste von Südamerika	22./I.	360
23./I.	Puerto Cabello } an der Ostküste von Südamerika	27./I.	60
31./I.	Santa Marta } an der Ostküste von Südamerika	6./II.	460
7./II.	Sabanilla } an der Ostküste von Südamerika	12./II.	50
14./II.	Colon, Centralamerika	17./II.	310
28./II.	Port au Prince. Hayti	5./III.	630
10./III.	St. Thomas	15./III.	500
19./III.	St. Vincent, westindische Insel	31./III.	370
1./V.	Pernambuco, Brasilien	5./V.	1700
7./V.	Bahia, "	12./V.	420
21./V.	Rio de Janeiro, "	10./VI.	800
11./VI.	Illha Grande, "	15./VI.	50
19./VI.	Santos, "	4./VII.	150
6./VII.	São Francisco, "	11./VII.	180
8./VIII.	Bahia, "	15./VIII.	1500
17./VIII.	Pernambuco, "	21./VIII.	420
2./IX.	Para, "	8./IX.	1100
14./IX.	Demararu	20./IX.	800
24./IX.	St. Vincent	6./X.	420
9./X.	La Guayra	14./X.	360
15./X.	Puerto Cabello	20./X.	60
22./X.	Curaçao, Westindien	13./XI.	120
16./XI.	Santa Marta	20./XI.	330
21./XI.	Sabanilla	26./XI.	50
30./XI.	St. Jago de Cuba	26./XII.	540
22./XII.	Havana	5./I. 1884	780
17./I. 1884	Bermudas	23./I.	1060
13./II.	Azoren	17./II.	1800
1./III.	Plymouth	6./III.	1260
16./III.	Kiel		1100

Die Korvette hatte mithin drei Monate nach Antritt der Reise beim Anlaufen des ersten westindischen Hafens den neunten Teil ihrer Route zurückgelegt, die bereits eine kleine Verschiebung erlitten hatte. Barbados wurde nur angelaufen, weil es für die Anseglung sehr günstig liegt und der Aufenthalt daselbst sehr abgekürzt. Der Verkehr zwischen der „Olga“ und dem Lande beschränkte sich lediglich auf das Übernehmen von Fleischproviant und Wasser, und schon am 2. Dezember nachmittags 2 Uhr verließ das Schiff unter Segel den Hafen mit dem Kurs nach St. Thomas.

Die Fahrt gestaltete sich günstig. In der Frühe des 5. wurden die Inseln St. Lucia und St. Vincent passiert und teils unter Segel, teils unter Dampf ging es flott vorwärts im Wetteifer mit den fliegenden Fischen, die das Schiff jetzt begleiteten. Aus den Wellen emportauchend, schossen sie, den heimischen Spatzen nicht unähnlich, wohl 20—70 Schritte dicht über den dunkelen Wogen wie Silberpfeile dahin, mit ihren schillernden Körpern einen prächtigen Anblick gewährend. Während die untere Schwanzflosse häufig das Wasser furchte, war der vordere Teil unter einem Winkel von etwa zwanzig Grad aufwärts gerichtet, so daß es den Anschein hatte, als ob sich die Tiere mit Hilfe des Schwanzes immer wieder von neuem emporschnellten und so die Arbeit der Flossen unterstützten, deren rasche Bewegung bisweilen deutlich wahrzunehmen war, während sie in anderen Augenblicken wieder völlig zu ruhen schien. Die Fische, welche bei dieser Art der Bewegung durch die Luft stets genau den Wellenthälern und -Bergen folgten, bildeten eine angenehme Abwechselung in der geschäftigen Thätigkeit an Bord der „Olga“, die in der Erwartung fremder Kriegsschiffe im nächsten Hafen ihr sauberstes Gewand anlegte. Am 6. Dezember kam St. Cruz in Sicht da aber diese Insel nur eine mangelnde Befeuerung aufweist, und es spät am Abend war, so hielt es der Kommandant für angemessener, die Insel bei Nacht nicht zu passieren, sondern ließ die Korvette während der Nachtstunden wieder zurückdampfen und erst am nächsten Morgen den Kurs auf St. Thomas von Neuem aufnehmen. So kam der Mittag des 7. Dezember heran, bis das Westende der im Schmucke der Zuckerrohrfelder prangenden Inseln passiert wurde, und erst in der dritten Stunde des Nach-

mittags traf die „Olga“ vor Charlotte Amalie, der Hauptstadt von St. Thomas, ein.

Der Kommandeur der königl. Lootsen harrte hier bereits des Schiffes, um es persönlich in den Hafen zu führen, wo gegen 4 Uhr festgemacht wurde, unter dem Salut von 21 Schüssen für die dänische Flagge, die das alte, aus roten Backsteinen aufgeführte Fort Christian alsbald erwiderte. Der Kanonendonner war aber noch nicht verhallt, als bereits eine Anzahl Boote die „Olga“ umringten, deren Insassen der Mehrzahl nach von dem Verlangen getrieben wurden, den Prinzen zu sehen, da seine Ankunft durch die Briefpost bereits allenthalben bekannt geworden war.

Hierbei spielte sich folgende ergötzliche Scene ab:

In das Treiben schauend, stand Prinz Heinrich mit mehreren Offizieren über die Brüstung des Schiffes gelehnt und richtete, auf ein mit Negern besetztes Boot, welches gerade längsseits kam, deutend, an einen der Herren die Frage, ob jene Schwarzen auch wohl deutsch sprächen. Da lächelte der älteste der Gesellschaft, ein Urtypus seiner Gattung an Echtheit, Farbe und Häßlichkeit, still vor sich hin und antwortete freundlich grinsend, in einem undefinirbarem Dialekt mit sächsischem Anklang: „O jo, aber sie sprechen auch deitsch; aber sagen Sie mal, wo is denn der Prinz!“ — „Der ist an Bord,“ erwiderte der Angeredete lachend. — „So,“ fuhr der Neger fort, „is er denn an Deck, oder in der Kajüte?“ — „Natürlich an Deck,“ lautete jetzt der Bescheid, und hier wurde die Unterredung abgebrochen, denn die Korvette feuerte eben für den deutschen Konsul, Herrn Elwers, der sich an Bord begab, den Salut ab, für die Neger ein Grund, sich mit Rücksicht auf ihr Trommelfell zurückzuziehen.

Andere interessante Bilder lösten sich im Hafen ab; denn obwohl die Insel vulkanischen Ursprungs und ohne allen Wald, nicht einmal die für den eigenen Gebrauch notwendigen Produkte hervorbringt, auch wegen häufiger Erdbeben nicht im besten Rufe steht, so bildet sie doch einen der Hauptstapelplätze Westindiens und ist als Kreuzungspunkt vieler Dampfer von großer Bedeutung. Stündlich laufen Kauffahrer aller Nationen aus und ein, holen sich neue Befehle ihrer Reeder, durch die vorzügliche Postverbindung vermittelt, oder nehmen auf den eigenen

Stationen, welche die einzelnen Nationen für ihre Postdampfer errichtet haben, Kohlen für die Weiterreise ein. Auch Charlotte Amalie, welches sich der versteckten Hafeneinfahrt gegenüber über drei Hügel und die dazwischen liegenden Schluchten und Thäler terrassenförmig ausdehnt, macht einen malerisch freundlichen Eindruck. Die steinernen, meist stattlichen Häuser von roten Backsteinen gebaut, oder mit weißem Bewurf, auch verschiedenfarbigem Anstrich versehen, die grünen Fensterbogen und die meist flachen Dächer geben, im Gegensatz zu den trübseligen Schindel- und Schieferdächern der übrigen Antillen, dem Ganzen ein frisches, freies Gepräge und erinnern stellenweise an einige neuere Städte des nördlichen Deutschland. Durchstreift man freilich die Straßen, so zeigt sich alsbald der große Unterschied, der aus der Ferne nicht so ins Auge fällt. Schönheit und Reichtum fehlen fast überall in der äußeren Ausschmückung, während das Innere allerdings zuweilen um so kostbarer ist, und wer an den beiden Enden der Stadt in die Negerviertel mit ihren Holzhütten eintritt, der nimmt sogar die unangenehmsten Eindrücke mit. Da war es an Bord schon besser. Die „Olga" erwies sich als ein verhältnismäßig kühles Schiff, und da auch von Seiten des Kommandanten die weitgehendsten Freiheiten im Anzug gestattet waren, gestaltete sich der Aufenthalt, so weit die Temperaturverhältnisse in Betracht kamen, ganz erträglich und brachte im übrigen sogar schöne Stunden.

Der Gouverneur der Insel, Oberst Arentrup, hatte den Prinzen im Namen seines Souveräns kurz nach der Ankunft begrüßt und Prinz Heinrich diesen Besuch erwidert, worauf eine Festlichkeit mit Souper von diesem Herrn veranstaltet wurde, bei welchem der Gouverneur den ersten Toast auf den deutschen Kaiser ausbrachte und Prinz Heinrich mit einem Hoch auf das dänische Königspaar antwortete.

In derselben Zeit konzertierte das Musikkorps der „Olga" unter großem Beifall in einem öffentlichen Garten, der bis auf das letzte Plätzchen gefüllt war, und mit seinen weißen, gelben und schwarzen Honoratioren für die Mannschaft einen interessanten Aufenthaltsort bildete. Man konnte über die glänzenden Toiletten der weiblichen Mitglieder reicher Plantagenbesitzer Betrachtungen anstellen, vor allem aber an dem steifen Aplomb im Auftreten

der Negerfamilien sich ergötzen. Voran der Negerpapa in weißer Weste, schwarzem Rock und untadlichem Cylinder, an seiner Seite die Mama in weißblauem oder schwarzseidenem Kleide, meist weißen Hütchen, stets aber überreich mit Goldschmuck beladen, während das niemals fehlende Baby die reinste Verkörperung der schwarz-weißen Flagge darstellte. Erst der schwarze Schuh und weiße Strümpfchen, dann ein schwarzes Knie mit einem weißen Kleidchen darüber, ein schwarzer Hals und eben solches Gesicht und endlich zum Schluß das weiße Hütchen — Bilder so interessant und komisch zugleich, daß der Neuling sich des Lachens selten enthalten konnte. — Noch andere Einladungen waren an das Offizierkorps ergangen, so von dem deutschen Konsul, Kaufmann Elwers, und dem Vertreter der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtgesellschaft, Kapitän Becker, der zusammen mit seiner liebenswürdigen Frau den deutschen Landsleuten Gastfreundschaft im reichsten Maße gewährte und bei den Gästen den angenehmsten Eindruck zurückließ. Von Interesse war ferner die Anwesenheit der Expedition der brasilianischen Regierung, welche den Venusdurchgang von einem Berge dicht über der Stadt beobachten sollte. Da der Chef dieser Kommission, Kapitän z. S. Baron de Teffe, aus einer deutschen Familie stammte, ergaben sich auch hier Beziehungen, die zum Verkehr führten, und so war unvermutet der 13. Dezember herangekommen, an welchem die Korvette St. Thomas verlassen sollte.

Mit günstigem, segelblähendem Wind entfernte sich die „Olga“ langsam aus dem Hafen, langsam entschwand die grüne Insel den Blicken, bis endlich nur das Meer, das große, unermeßliche, mit den weißen Schaumköpfen seiner Wellen das Schiff umschloß, welches sich aber nur für kurze Zeit der Gunst des Meergottes zu erfreuen hatte. Schon in der Nacht mußte wegen des ungünstig wehenden Passats die Maschine in Thätigkeit treten, und nun ging es unter Dampf dem nächsten Ziele, Dominica, entgegen, derjenigen Insel, welche von Kolumbus am 3. Nov. 1493, einem Sonntag, entdeckt und nach dem Tage des Herrn genannt wurde. In der Frühe des 15. Dezember wurde die französische Insel Guadeloupe gesichtet, am Nachmittag legte die Korvette an der Leeseite von Dominica an und ankerte in der am Nordende idyllisch gelegenen Prince-Rupertsbay, um

nunmehr einen anderen Teil ihrer Aufgabe, die kriegsmäßige Ausbildung ihrer Besatzung, zu beginnen.

Dominica, um welches einst zwei mächtige Nationen heiß gestritten, ist recht eigentlich eine Tenne des Mars zu nennen. Die Franzosen besetzten die Insel im 17. Jahrhundert und behaupteten sich in ihrem Besitz, bis sie 1759 die Engländer eroberten, welche auch der Friede von Paris des Jahres 1763 als Eigentümer anerkannte. Im nordamerikanischen Freiheitskrieg eroberten sie 1781 die Franzosen von neuem, um sie 1783 den Engländern wieder zurückzugeben, denen sie nochmals im Frieden von 1814 zugesichert wurde.

Ein altes, auf einem Bergrücken gelegenes Fort, jetzt ein Trümmerhaufen unter Palmen, legt von diesem Jahrhunderte währenden Streit Zeugnis ab. Kartätschen und Geschützkugeln bilden ein wüstes Durcheinander, aber über das Ganze haben die Kinder Floras ihr anmutiges Leben verbreitet. Üppige Schlingpflanzen winden sich an den Pfeilertrümmern empor, ihre Blüten winken von oben freundlich herab, während hochragende Palmen mit ihren Wurzeln die letzten Mauerreste umschlungen halten. Unweit dieser Trümmer liegt ein alter Schießstand, auf welchem auch schon mancher deutsche Schuß gefallen ist. Hier schoß u. a. die „Undine" während ihres längeren Aufenthalts im Jahre 1875, und hier sollten auch die bevorstehenden Schießübungen der „Olga" abgehalten werden.

Nachdem schon am Sonnabend, den 16. Dez., die Entfernungen abgesteckt waren, begann am darauffolgenden Montag das Schießen mit Gewehren. Jeden Tag wurde ein Trupp Matrosen ausgeschifft und damit eine ganze Woche lang fortgefahren.

Sonst hatte auch das Leben in dieser stillen, von der Kultur noch gänzlich unberührten Bucht einen durchaus idyllischen Charakter. Die „Olga" lag als einziges Schiff hier und hatte sich sogleich häuslich eingerichtet, nachdem ein ganz nahe am Strand gelegener Ankerplatz gewählt worden war, von dem aus die großen Boote den Verkehr mit dem Lande auf das bequemste vermittelten. Wenn alles still an Bord war, zur Zeit der Nachtwache, dann konnte man die Brandung laut gegen das

Ufer schlagen hören, so mächtig, daß der Gedanke des Landens sich unwillkürlich mit dem des Naßwerdens verknüpfte. In kurzer Zeit hatten aber die Olgaleute eine solche Gewandtheit in der Handhabung der Boote in der Brandung erlangt, daß die Insassen ganz trockenen Fußes auf festen Boden gelangen konnten. Jeden Nachmittag wurde die Freiwache zum Baden an dem Strande beordert, und da auch die Möglichkeit geboten war, in dem das Negerdorf durchschneidenden Fluß ein Süßwasserbad zu nehmen, war das eine Annehmlichkeit mehr. Dem Vergnügen des Badens war Prinz Heinrich als ausgezeichneter Schwimmer besonders hold. Oft wurde seine Gig, ein hübsches Segelboot und Geschenk der Königin von England, von ihm benutzt, mit Kameraden zum Baden zu fahren, wobei es im Wasser zuweilen sehr lebhaft herging, da der Prinz einen Scherz, dem einen oder anderen durch Untertauchen gespielt, liebte und es auch mit herzlichem Lachen hinnahm, wenn er selbst Gegenstand einer Attaque war. Abends wurde mehr zum Vergnügen, als aus Bedürfnis ein Fischzug gemacht, der starke, zehnpfündige Lachse und eine große Anzahl kleiner und großer Meeresbewohner ins Netz brachte. Denn Fische gab es in dieser Bay in einer kaum glaublichen Menge und Mannigfaltigkeit. Da sich der Prinz lebhaft für ihre Spezifizierung interessierte, die zoologischen Kenntnisse der Offiziersmesse aber nicht ausreichten, so ließ er sich aus seiner Bibliothek ein entsprechendes Werk nachsenden, mit dessen Hülfe, auf Grund von Zeichnungen eines Offiziers, später die verschiedenen Fische klassifiziert wurden. Einstweilen begnügte man sich damit, die beschuppten Bewohner der Tiefe in eßbare und nicht eßbare zu unterscheiden. Ab und zu wurde das Rauschen der Brandung von einem wüsten Geheul und dem Blasen der Kriegsmuschel in dem Negerdorf übertönt. Dasselbe Getöse hatte sich in dem Augenblick erhoben, als die „Olga“ in der Rupertsbay zu Anker ging, unter großer Verwunderung der Besatzung über den unfreundlichen Empfang. Sehr bald stellte es sich jedoch heraus, daß das Getöse mit dem Erscheinen der Korvette gar nichts zu thun hatte; es handelte sich lediglich um das Zusammenrufen der männlichen Dorfjugend zum Fischfang, und wenn man das enorm große Dorfnetz sah, mit welchem die Neger den Bewohnern

des Meeres nachstellten, wurde es verständlich, daß alle verfügbaren Kräfte dazu herangezogen wurden.

Ereignisse irgend welcher Art waren nicht zu verzeichnen, es sei denn, daß das englisch-westindische Geschwader, welches am 20 Dez. den Ankerplatz der Korvette passierte, von der „Olga" salutiert wurde und daß einige Minuten später auch eine französische Fregatte in die Bucht einlief, aber sofort, nachdem sie der deutschen Flagge ansichtig geworden, wieder Kehrt machte und mit den englischen Schiffen im Hafen der Hauptstadt Roseau vor Anker ging. So war man denn einzig und allein auf die schwarze Bevölkerung des nahen Portsmouth angewiesen.

Das Negerdorf selbst, welches sich am Strande, inmitten einer üppigen Vegetation hinzieht, verbirgt sich dem vorübersegelnden Seefahrer gänzlich hinter einem Wald von wundervollen Kokospalmen, Gummibäumen und Brotbäumen, woran die fruchtbare, auch Zuckerrohr, Kaffee und Baumwolle liefernde Insel besonders reich ist. Wer in den aus zwei Häuserreihen bestehenden Flecken, durch welchen die Straße führt, eintrat, brauchte keiner übeln Aufnahme gewärtig zu sein. Da es Weiße in der Ruperts-bay überhaupt nicht giebt, und die Neger in so geringer Anzahl vorhanden sind, daß der Kampf ums Dasein ohne Erbitterung und gegenseitige Vertilgung geführt werden kann, so sind die Anwohner der Bay wirklich sehr friedliche Leute und bis zu einem gewissen Grade sogar liebenswürdig im Gegensatz z. B. zu den Negern von Barbados, an denen ein spitzbübisch hinterlistiger Charakter überall zu Tage tritt. Sobald die Olgaleute erschienen, schleppten sie Hühner, Hähne, Hammel, Obst und was sie zu vergeben hatten zum Verkauf heran und ließen es sich in ihrer Gutmütigkeit auch gefallen, wenn aus dem Geschäft nichts wurde, da die von den Fremden gebotenen Preise oft gar zu niedrig waren. Das schwache Geschlecht, hier durch Größe und Stärke und eine leidenschaftliche Virtuosität im Tabakrauchen ausgezeichnet, suchte sich ebenso wie das männliche durch eine Art Französisch zu verständigen, was allerdings seine Schwierigkeiten hatte. Die Häuser sind leicht aus Holz hergestellt und mit einem dünnen Blätterdach versehen, das namentlich gegen den Regen zu schützen hat. Schon zur Zeit der Anwesenheit der Olga hingen über den höchsten Kuppen des mit einer niedrigen, grünen Vegetation

bedeckten Gebirges fast immer schwere Regenwolken, die gegen 4 Uhr morgens, also zu einer Zeit, wo sie niemandem großen Schaden zufügten, sich in einem kräftigen Regen über Wald und Feld ergossen, so daß die Natur immer wieder wie neugeschaffen erschien. Im Sommer freilich, namentlich in den Monaten Juli, August, September, ist der Regen so andauernd und weicht den Boden so auf, daß der arme Neger seine Pfahlhütte nicht verlassen kann. Dann schläft er im Kreise der zahlreichen Seinen den Sommerschlaf, durch nichts gestört, wenn ihm nicht gerade der böse Hurrikan die Hütte wie Spreu auseinanderfegt. Hinter dem Dorfe liegen einige Zuckerfelder, sehr bald aber beginnt das Urgestrüpp und dann der Urwald.

Viel war auch hier nicht zu holen, obwohl die Neger den jagdeifrigen Offizieren erzählt hatten, daß in den Bergen sehr gute Tauben- und Wildschweinsjagd sei. Die Jagdausflüge verliefen jedenfalls ohne jedes Ergebnis zum großen Verdruß des Stewart, dem das Gemüt durch den Gedanken an das bevorstehende Weihnachtsfest und das damit verknüpfte Diner noch besonders beschwert war. Früchte, Apfelsinen, Bananen rc., gab es an Land in Fülle, auch zu einem sehr niedrigen Preis, aber mit Fleisch, Gemüse und Eiern stand es schlimm. Wenn trotzdem das Mahl ganz leidlich ausfiel, so lag es namentlich daran, daß sich der vorsorgliche Stewart im letzten Hafen gut verproviantiert hatte. Es gab sogar eine Überraschung, eine große Schildkröte, die vierzehn Tage lang in einer Balje gewohnt hatte, von der sich der Koch eingestandenermaßen sehr schwer trennte, da er das Tier ordentlich lieb gewonnen hatte. Zum Weihnachtsabend hatten die Mannschaften die üblichen Vorbereitungen getroffen, obwohl man sich gar nicht in der zu Hause gewohnten Feststimmung befand. Briefe aus der Heimat waren durch ein von Roseau kommendes Boot abgeliefert worden, aber die Atmosphäre mutete fremd an, es fehlten die Eisblumen an den Fenstern, der knisternde Schnee und der Tannenduft des nordischen Christbaums. Statt dessen waren Palmen und Apfelsinen, sowie verschiedenes Grün von Land geholt worden, über dem ganzen Schiff die weißen Segel ausgespannt, das Zeltdach, sowie die Schiffswände mit bunten Flaggen und Palmzweigen bekleidet, die Tische in langen Reihen hergerichtet, an einzelnen

freien Stellen Bäume aufgestellt und mit vergoldeten Südfrüchten sowie mit Papierschnitzeln in Ermangelung des Zuckerwerks ausgeschmückt und das Ganze festlich erleuchtet. Nach dem Abendbrot wurde die eigentliche Feier mit einem Theaterstück (die Weinprobe von Helmerding) eingeleitet und zwar unter allgemeiner Heiterkeit des „Publikums", denn es wurde sehr gut gespielt, hierauf begab sich Jedermann auf seinen Platz, die Kapelle intonirte: „Stille Nacht, helige Nacht," alle erhoben sich und sangen entblößten Hauptes aus vollem Herzen mit. Es war ein merkwürdiger Anblick, diese robusten Seemanns-Gestalten das kindlich einfache Lied singend, hier in der fremden Umgebung, inmitten der Tropenscenerie unter fremden Sternbildern, so wie ihn jetzt Prinz Heinrich hatte, als er mit den Offizieren seinen Rundgang hielt. Dann begann die Fröhlichkeit angesichts des dampfenden Festgrogs und der duftenden Bowle, zu der hier alle Ingredienzen in vortrefflicher Güte vorhanden waren. Und wie man daheim in Palast und Hütte der Angehörigen gedachte, welche jetzt unter fremden Breiten weilten, so galt auch hier an Bord der „Olga" das erste Glas den lieben Angehörigen jenseits des Meeres, und manche Gedanken schweiften hinüber nach der Heimat, wo jetzt Eltern und Geschwister auch in heiterer Stimmung versammelt sitzen mußten. Am Vormittag des ersten Feiertags folgte Gottesdienst, der Nachmittag sah viele Leute beim Briefschreiben, ebenso der zweite Feiertag, dann hob die kriegerische Arbeit von neuem an. Am 27. Dezember begannen die Torpedoübungen, und zwar erprobte die Korvette ihre vier Whitheatschen Torpedos mit zugehörigem Geschütz. Als Scheibe diente ein ca. 10 Meter langes, schwimmendes Floß, an welchem die „Olga" vorbei dampfte, um aus verschiedenen Entfernungen zu feuern, während ein Dampfboot damit beschäftigt war, die verschossenen, ungeladenen Torpedos wieder an Bord zu bringen, wo sie von neuem voll Luft gepumpt und noch einmal verschossen wurden. Unter dieser Arbeit kam der Sylvesterabend heran, der die Olgaleute in zuversichtlicher Seemannsstimmung fand. Weit in die Nacht hinaus hörbar waren die Glückwünsche, die man sich an Bord zurief, als die zwölfte Stunde schlug und das neue Jahr unter der Losung: „Unverzagt hineingewagt" begonnen wurde. Auch in der ersten Woche des Januar 1883 erdröhnten

die deutschen Schüsse wieder, diesmal aus dem Landungsgeschütze, mit welchem zur großen Bewunderung und Freude der Neger eine Übung am Strande gemacht wurde, dann wurde der Prince-Rupertsbay Lebewohl gesagt. Sonnabend, den 13. Januar, nachmittags 2 Uhr verließ die „Olga“ die stille Bucht, die Segel dem Wind entfaltend zur Fahrt nach Trinidad, nachdem das Anlaufen des Demararuflusses aufgegeben worden war. Die Brise, welche die Korvette benutzte, war zu leicht, um sie schnell vorwärts zu führen, um so schöner aber gestaltete sich das Wetter. Leise schaukelten die Wellen den ruhig dahingleitenden Schiffskörper, die See linderte die Schwüle mit erfrischendem Hauch und über der „Olga“ wölbte sich in seiner ganzen Schönheit ein tiefblauer Himmel. Am Montag früh wurde die Fahrt durch die Kraft des Dampfes beschleunigt, so daß bereits am Abend des 15. Trinidad auf der einen, das südamerikanische Festland auf der anderen Seite vor der Korvette lag. Die eintretende Dunkelheit veranlaßte jedoch den Kommandanten wieder zurückzudampfen und erst am 16. Januar morgens wiederum auf die Insel loszusteuern, vor deren Hauptstadt die „Olga“ in der Mittagsstunde anlangte.

Trinidad.

Port of Spain. — Begrüßung mit fremden Kriegsschiffen. — Eigentümlichkeiten der Stadt. — Eine Reihe von guten Tagen. — Empfang von Deputationen. — Änderung der Reiseroute. — Ausflug nach dem Orinoko: Der Asphaltsee von Trinidad. Einfahrt in den Maccarero. Im Indianerdorf. Was man sonst erlebte.

Mächtig donnerten auf der Reede von Port of Spain die Salutschüsse der stattlichen Kriegsschiffe, zu welchen sich die „Olga" am 16. Januar 1883 gesellte. Hier lag außer dem bereits erwähnten englischen Geschwader, unter dem Kommando des Viceadmirals Sir Edmund Commerell und bestehend aus den Schiffen „Northampton" (Flaggschiff), „Tenedos", „Flamingo", noch das französische unter Kontreadmiral Zédé, der seine Flagge auf der Fregatte „Minerve" gehißt hatte, und endlich die amerikanische Korvette „Kersearge", aus dem Kampf der vereinigten Staaten mit dem Süden u. a. als Zerstörerin des Kapers „Alabama" bekannt. Die beiden ersten Tage nach der Ankunft waren mit dem Empfang des englischen Geschwaderchefs, des Gouverneurs der Insel und des französischen Admirals am Bord und der Erwiderung dieser Besuche ausgefüllt, dann konnte man erst daran denken, der Stadt, die, überragt von kühnen Felsformen, vor den Augen der Olgaleute lag, eingehende Aufmerksamkeit zu widmen.

Vom Hafen aus gesehen war das Bild ein schönes. Zu beiden Seiten prangte das Uferland im üppigsten Grün, den Hafen belebten zahlreiche Schiffe und geschickt geleitete Segelboote, welche in schneller Fahrt das kaum gekräuselte, dunkelgrüne Wasser der Bucht durchkreuzten. Die Küste von Venezuela und die Inselbrücke zwischen dem Festland und Trinidad zeichneten

charf am prächtig blauenden Himmel ab, während an der gegenüberliegenden Seite der Horizont durch die schwach hervortretende südliche Fortsetzung von Trinidad begrenzt wurde. Minder freundlich ist der Anblick der inneren Stadt, welche zwar emsiges Geschäftstreiben aufweist, aber nicht durch geschmackvolle Bauten und Anlagen hervorragt. Dort giebt es außer der Doppelreihe von Bäumen, welche die breite Haupt- und Geschäftsstraße einfaßt, kaum irgend eine Anpflanzung von Bedeutung; die meisten Straßen sind eng und schmutzig, und es gewinnt fast den Anschein, als ob man die Reinlichkeitspflege allein den seit langer Zeit geschützten Geiern (Cathartes aurea) überlassen hätte, die in Scharen im Grase der Hauptstraße umherlaufen, ungestört sich sonnen, wie die Hühner auf dem Hofe, in langen Reihen die Firsten der niedrigen Häuser besetzt halten, um die Federn ihrer mächtigen Schwingen zu ordnen, oder vom reichlichen Mahle, das hier so bequem gewonnen wird, auszuruhen. So prächtig aber der Anblick des Vogels ist, wenn er im geschickten Flug den Gipfel der Kordilleren umkreist, so widerlich ist sein Äußeres im ruhenden Zustand, und schreitend gleicht er in seinen Bewegungen ungefähr unserem Puter. Die Häuser sind aus den krystallinischen Gesteinen der Umgegend erbaut, nur Thüren und Fenster werden von Backsteinen eingefaßt, sonst ist alles roh und geschmacklos aufgeführt. Kleine hölzerne Gallerien und Verschläge lehnen sich zwar vielfach an den massiven Kern des Gebäudes an, aber auch sie verraten nicht den mindesten Sinn für Schönheit. Der Fremde atmet deshalb erfrischt auf, wenn er mit dem Tramway den Weg zum botanischen Garten einschlägt und in der Vorstadt auf einige freundliche Villen stößt. Ist der gut unterhaltene, reiche botanische Garten, in dem die ganze Fülle der Tropenwelt sich entfaltet, und der gleich schön angelegte Park mit dem Regierungsgebäude erreicht, dann ändert sich das Bild noch mehr. Von dort aus schweift der Blick über ausgedehnte Wiesenflächen mit kleinen eingestreuten Gruppen von Bäumen bis nach dem Golf von Paria hin, wenn er nicht an dem Stillleben der im willkommenen Schatten der Bäume ruhenden Pferde, Kühe und Büffel haftet oder an der Vegetation der weiten Wiesenflächen, die von gut unterhaltenen Fahrwegen durchschnitten werden, Gefallen findet.

Nach diesem schönen Teil von Port of Spain begab sich am Donnerstag, den 18. Januar, in vorgerückter Abendstunde Prinz Heinrich unter Begleitung einiger Herren der Offiziersmesse, einer Einladung zum Ball beim Gouverneur Folge zu leisten. Nur kurze Zeit verweilte der Prinz, nachdem er auch einen von dem englischen Admiral an Bord des „Northhampton" gegebenen Frühstück nicht beigewohnt hatte, obwohl ihm der Kommandant Befreiung vom Dienst angeboten und die Kameraden sich bereit erklärt hatten, für den Beurlaubten einzutreten. Die Festlichkeiten und Vergnügungen häuften sich hier. Diner, Ball, Kroquetpartie, Kegelschieben im deutschen Klub reihten sich aneinander, manchmal gab es zwei Einladungen für denselben Tag, so daß es den Herren von der „Olga" wiederholt zu viel wurde, auch wenn sie sich brüderlich darein teilten. Für Prinz Heinrich kamen außerdem noch die offiziellen Verpflichtungen hinzu, so z. B. der Empfang des Konsularkorps, das am Sonntag, den 21., an Bord erschien und eine Bewillkommnungsadresse überreichte, dem gegenüber der Prinz dem Gedanken Ausdruck gab, mit wie großer Befriedigung er die zuletzt überreichte Adresse entgegen nehme. Aufrichtig gerührt von dem herzlichen Empfang, den ihm die Kolonie bereitet, danke er dem Konsularkorps namentlich für die freundschaftlichen Gesinnungen, welche dasselbe für das deutsche Kaiserhaus bekundet habe. Seine Majestät der Kaiser und die Eltern würden es mit der größten Anerkennung wahrnehmen, wie freundlich der Enkel und Sohn in einer deutschen Kolonie aufgenommen sei, Grund genug, dem Konsularkorps und der herrlichen Kolonie, welche die Herren vertreten, alles Glück und Wohlergehen zu wünschen.

Am Abend desselben Tages wurde sodann noch eine zweite Deputation, bestehend aus den Vertretern des Deutschtums, empfangen, die eine Ergebenheitsadresse mit der Summe von 85 Pfund Sterling unter der Bitte an Se. Königliche Hoheit überreichten, sie Ihrer Majestät der Kaiserin Augusta für die Rheinüberschwemmten übermitteln zu wollen. Auf die bei diesen Anlaß an ihn gerichtete Ansprache antwortete Prinz Heinrich:

„Meine Herren! Es gereicht mir zu besonderem Vergnügen, in Ihnen die Vertreter desjenigen Teils unserer Landsleute zu begrüßen, welche in dieser Kolonie ein neues Heim gefunden,

aber nicht vergessen haben, den Geist der Anhänglichkeit und Liebe für ihr deutsches Vaterland zu pflegen. Mit diesen Gefühlen, meine Herren, haben Sie die Ankunft des deutschen Kriegsschiffes begrüßt, an dessen Bord ich Sr. Majestät und dem Vaterland zu dienen die Ehre habe, eines Kriegsschiffes, welches als ein Teil deutschen Gebiets und mit waffentragenden Söhnen Deutschlands bemannt, den nationalen Interessen im Auslande Rückhalt und Kräftigung bringen soll. Ihre Adresse ergeht sich vor allem in Ausdrücken der Verehrung, Liebe und Ergebenheit für Se. Majestät den Kaiser und gedenkt sodann meiner erhabenen Eltern, welche nach altem Brauch binnen wenig Tagen mit Silberkränzen geschmückt werden und vor dem heiligen Altare den erneuten Segen ihres fünfundzwanzigjährigen Ehebunds empfangen sollen. Noch größer aber ist die Genugthuung, mit welcher ich mich zum Dolmetscher Ihrer Gefühle bei Ihrer Majestät der Kaiserin machen werde, indem ich Allerhöchstderselben die Gabe übermitteln werde, welche Sie mir soeben behufs Erleichterung des durch wiederholten Wasserschaden verursachten Notstandes eingehändigt haben. In diesem Akte, meine Herren, erkenne ich die Bethätigung der in der Adresse niedergelegten Empfindungen, und Ihres Kaisers Enkel dankt Ihnen herzlichst in seinem eigenen und unseres Vaterlandes Namen. Möge dieser Geist allezeit die Heimstätten der Deutschen Trinidads durchdringen, mögen Sie mit stetem Erfolge für Ihren eigenen Wohlstand und des deutschen Namens Ehre thätig sein."

Schnell war dieser Tag der silbernen Hochzeit des Kronprinzenpaares, auf welche der Sohn hier vor den deutschen Landsleuten auf den entlegenen Inseln des Meeres hingedeutet, angebrochen, und die „Olga", den 25. Januar wie natürlich mit außergewöhnlichem Flaggenschmuck und besonderen Empfindungen feiernd, traf zugleich Vorkehrungen, sich für die warme Aufnahme und zahlreiche Einladungen zu revanchieren. Die Gesellschaft von Port of Spain hatte vorher einen Ball in Princes Fuilding gegeben, zu dem mit den Offizieren der fremden im Hafen vertretenen Nationen auch diejenigen der „Olga" geladen waren. Jetzt rüstete sich die Korvette zu einem Ballfeste an Bord oder, um den in der Offiziersmesse dafür erfundenen Ausdruck zu gebrauchen, zu einem afternoon-hopp. Das Achterdeck war in

der üblichen Weise in einen mit Pflanzen, Flaggen und Waffen reich geschmückten Tanzsaal verwandelt, und so gab man sich in den Nachmittagsstunden von 2—6 Uhr dem in den Tropen etwas auflösendem Vergnügen des Tanzens hin. Leider machte der Himmel zu dieser Festfreude kein freundliches Gesicht, der Regen strömte ununterbrochen, ohne jedoch die animierte Stimmung herunterdrücken zu können, und als die Gäste wieder von Bord gingen, mußten sie ihren Wirten das Zeugnis ausstellen, daß sie es verstanden, auf die liebenswürdigste Weise angenehme Stunden zu bereiten. Bald darauf hatte das Deck der „Olga“ seinen altgewohnten Anblick wiedererlangt, und nichts verriet in dem kriegerischen Äußeren, daß hier die Freude ein Fest gefeiert. Was jetzt an Bord der Korvette erörtert wurde, das war eine abermalige Veränderung der Reiseroute. Nach Mitteilungen des Ministerpräsidenten von Carácas war in Puerto Cabello und Demarara das gelbe Fieber ausgebrochen, Grund genug, diese beiden Stationen zunächst nicht anzulaufen und den Aufenthalt auf Trinidad zu verlängern. Die auf diese Weise gewonnene Zeit gab Veranlassung zur Erfüllung eines Wunsches des Prinzen Heinrich, ein Stück den Orinoko hinaufzufahren, vor dessen Delta Trinidad liegt, und damit zu einem Ausflug, der zu den merkwürdigsten der Reise gehörte.

Zunächst ging es zu Wagen quer durch Trinidad nach der anderen Küste, wobei jenes Naturwunder der Insel, der Asphalt- oder Pechsee (Pitch lake), besucht wurde. In einer Thalmulde quillt aus einem Riß im Erdboden fortwährend flüssiges Pech, das im Laufe der Zeit die ganze Thalmulde ausgefüllt hat. Mit der Zeit ist die flüssige Masse an der Oberfläche vollständig hart geworden, so daß man, außer an den Stellen, wo die Ausströmungen stattfinden, bequem darauf gehen kann, wie durch Versuche an Ort und Stelle festgestellt wurde. An der Küste, dem Orinokodelta gegenüber angekommen, bestieg man den für die Flußfahrt gecharterten flachgehenden, englischen Dampfer „Arthur“, auf dem Proviant und Wein, Eis und Süßwasser in großen Quantitäten, sowie eine beträchtliche Menge Jagdflinten und Munition eingeschifft wurde. Zu den Begleitern des Prinzen Heinrich gehörten der Kommandant, vier Offiziere, der Schiffsarzt und ein deutscher Zoologe aus Würzburg, namens

von Kennel, den der Prinz in Trinidad kennen gelernt und zum Ausflug eingeladen hatte, außerdem vier bewaffnete Matrosen und der prinzliche Koch und Kammerdiener. Diese kleine, aber wohlausgerüstete Reisegesellschaft fuhr jetzt auf dem Maccarero-Arm des Orinoko stromaufwärts, um vier Tage zu erleben, die jedem der Teilnehmer immer eine interessante Erinnerung bleiben werden, trotz der mancherlei Drangsale, die bei einer solchen Fahrt nie ausbleiben.

Der Maccarero, ungefähr in der Breite der Elbe bei Hamburg, wälzt sein gelbes Wasser zwischen Ufern dahin, die überall sumpfigen Boden und unsagbaren Schlamm, den Schlupfwinkel zahlreicher Alligatoren, aufweisen, während aus dem flachen Flußbett zahlreiche Sandbänke hervorragen. Auf diesen Sandbänken fiel die ungeheure Menge von Wasservögeln auf, die bei eintretender Ebbe in Herden von Tausenden von den Küsten hierhereilen, und sich, erstaunt über den unerwarteten Besuch, an dem fernen Wassersaum niederließen. Hier stolzierten unter den Reihern herrliche Flamingos, die in einer gewissen Entfernung in der That zu der Annahme verleiten konnten, als marschiere eine Kompagnie englischer Soldaten den Strand entlang, Hunderte von Löffelgänsen durchwateten die seichten Wasserstellen, der übrigen Vogelarten nicht im Einzelnen zu gedenken, die alle auf ihre besondere Weise ihr Wesen trieben und ein sinnbetäubendes Geschnatter und Geschrei hören ließen, bis ein Schuß den Lärm verstummen machte. Im Orinoko angekommen, stand dann die Reisegesellschaft unter dem Banne jener großartigen Naturscenerie, die mit ihren stets wechselnden Gemälden von höchster Pracht und naturwüchsiger Wildheit unauslöschliche Eindrücke hinterläßt. Staunend blickt der Mensch zu den mächtigen Riesen hinauf, die Jahrhunderte an sich vorüberwehen ließen und doch heute noch mit derselben ungeschwächten Lebenskraft ihre himmelanstrebenden Stämme emportreiben und ihre weithinreichenden Äste nach allen Richtungen aussenden. Blüten, Bäume und Früchte, die er bisher nirgends gesehen, weitrankende Lianen, strauchartige Farren und alle die Rankengewächse, die, wie die Schiffstaue ineinander verwebt und verschlungen, mit Gewalt zerstört werden müssen, um hindurchzudringen, umgeben ihn. Aus dem Halbdunkel, das durch den ganzen Wald herrscht, lachen die frischen, strotzenden Moose und

Flechten hervor, die prächtigsten Orchideen, Farren, Oroideen und Tillandsien mit prachtvoll scharlachroten Blüten, wenn sie nicht an den weit über den Flußspiegel vorgreifenden, gleichsam hängende Gärten bildenden Ästen ihre unendlich langen, fadenähnlichen, in der Luft schwebenden Wurzeln niedersenden.

Mit dieser Fülle des Pflanzenreichs wetteifert das Tierreich, das sich namentlich mit dem Erwachen des Urwaldes auf imposante Weise ankündigt. Tausende von Stimmen, in den verschiedensten Abstufungen des Tons, treffen das Ohr, verklingen plötzlich in der Ferne und nähern sich wieder, momentaner Stille folgt ein greller Ausbruch der vereinten Sänger, bis sich einzelne Vogelgattungen nach ihren Gewohnheiten bemerkbar machen. Scharen von Papageien ziehen mit wildem Gekreische paarweise dahin, auf den höchsten Gipfeln der Bäume sucht der Toukan durch sein pia-po-oko die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, der Oriolus schaut neugierig aus seinem Neste, eifrig bestrebt, die verschiedenen Stimmen, die um ihn ertönen, nachzuahmen, während der rote Ibis mit seinem glänzenden Gefieder der Küste entgegenzieht und die weiße Egrette, die an den Flußufern geruht, immer wieder sich niederlassend und immer wieder aufgescheucht, vor dem Dampfer daherfliegt.

Gleich dem ersten Morgen, ist auch die erste Nacht in dem Urwald unvergeßlich. Schon bei eintretender Dunkelheit erhellen Tausende von leuchtenden Insekten die Luft, das Zirpen der Grillen, das Quaken der Frösche, das leise Summen und Singen der Moskitos sind aber zunächst die einzigen Zeichen, daß noch nicht alles feiert, bis das Leben der Nacht anhebt mit dem dumpfen, abgebrochenen Brüllen ungeheurer Frösche, mit dem klagenden Rufe einiger Vogelgattungen, dem Geheul der Brüllaffen, den grellen Mark und Bein erschütternden Stimmen der wandernden Herden der kleinen Winselaffen, und allen jenen Stimmen des tropischen Urwaldes, welche geeignet erscheinen, die Seele mit Schauer zu erfüllen und die Phantasie in fortwährender Aufregung zu erhalten. Dann verstummt das wilde Getön wie mit einem Zauberschlag ohne jeden Nachhall. Jetzt feiert die ganze Natur, aber mit den übrigen Geschöpfen nicht der Mensch. Für ihn ist die Nacht der Höhepunkt aller der Qualen, welche diese wunderbare Natur im Gefolge hat,

denn jetzt beginnen jene Myriaden von Moskitos, die schon am Tage das Dasein sehr verleiden, ihre wütenden Angriffe auf Hände und Gesicht des armen Opfers, die Hängematten zum Laurentiusrost umwandelnd und den Angstschweiß aus allen Poren treibend, eine Erfahrung, die sogar der kleinen Gesellschaft an Bord des Dampfers „Arthur" nicht erspart bleiben sollte. Trotz der Moskitonetze und trotz aller sonstigen Vorsichtsmaßregeln wurde der Schlaf völlig illusorisch, oder wenn er eingetreten war, büßte man den kurzen Genuß mit einer um so größeren Qual. So hatte einer der Reisegefährten des Prinzen den entblößten Arm im Schlafe aus dem Moskitonetz herausgestreckt als willkommene Beute für die wütenden Bestien, welche so blutdürstig und erbarmungslos über diese unglückliche Extremität herfielen, daß ihr Besitzer am nächsten Tag einen vollständig steifen Arm hatte. Hier half kein Erfindungsgeist, auch nicht der ingeniöse Einfall eines Offiziers, welcher sich eines Nachts ganz in einen Bettüberzug steckte und sich trotz der enormen Hitze darin noch eine Pfeife ansteckte; denn sogar durch dieses Radikalmittel gelang es nicht, die Plagegeister fern zu halten. Mit Sehnsucht wurde der Morgen erwartet, aber der hartnäckige Kampf mit den Harpyien ließ auch am Tage nicht nach; beim Essen konnte man nur die eine Hand benutzen, während die andere mit der Vernichtung der unbarmherzigen Insekten vollauf beschäftigt war, und so war diese fortgesetzte Plage wohl geeignet, die Freude an der Expedition sehr herunter zu drücken.

Der „Arthur" war inzwischen immer dicht am Ufer des Flusses entlang gefahren und da vor Anker gegangen, wo es seinen Passagieren besonders interessant oder lohnenswert erschien, vom Ufer aus vorzudringen. Bei dieser Gelegenheit stieß man auf zwei Indianer-Ansiedelungen, von denen jede etwa zehn Hütten zählte, während es nicht gelang, die Zahl der Einwohner festzustellen. Sobald sich die Fremden näherten, lief die ganze Bevölkerung davon, den Ankömmlingen die Heimstätten zu bequemer Besichtigung überlassend. Freilich war hier wenig genug zu sehen. Die Hütten gewährten einen elenden Anblick und bewiesen, auf welch niedriger Stufe ihre Besitzer standen ohne daß jedoch die Zeugnisse der Berührung mit fremder Kultur völlig fehlten. So fanden die Offiziere u. a. im Dorfe eine

Flasche mit der bezeichnenden Aufschrift „Gilka", und daß auch diese Söhne der Wildnis den Wert des Geldes bereits zu schätzen wissen, bewies folgender Vorfall: Einer der der Indianer kam, nachdem er vom Walde aus lange Zeit die Fremden mißtrauisch betrachtet hatte, endlich in das Dorf zurück und bot Papageien zum Verkauf an. Als ihm nun Prinz Heinrich für eines der Tiere Glasperlen bot, die für den Tauschhandel aus Trinidad mitgenommen waren, weigerte sich der Indianer, — es war ein widerlich aussehender, schmutziger und von den Mücken total zerstochener Kerl —, den Kaufpreis anzunehmen, indem er wiederholt sagte: „No! no! Dollar! — No, no, Dollar!" und nur gegen Geld den Handel einging. Besonders interessant war der Anblick der Begräbnisstätte des Dorfes, wo sämmtliche Leichen der Angehörigen auf Holzböcken im Freien ausgestellt waren, in Bananenblätter gewickelt und von der Sonne völlig ausgedörrt. In diesem Zustand pflegt sie nämlich der Indianer beim Wohnungswechsel mit sich zu nehmen und zwar bis zum Großvater hinauf, während er die übrigen Vorfahren den Tieren des Waldes überläßt.

Außer diesen beiden Ansiedlungen fanden die Reisenden keine Spur menschlichen Lebens und hatten Muße genug, den Tieren der Wildnis ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken, bis zu dem Süßwasserdelphin herab, jenem mächtigen, von den Indianern sehr gesuchten Fisch, der beim Auftauchen aus dem Wasser ein schnaubendes Geräusch wie der Alligator hervorzubringen pflegt, so daß der Unkundige anfänglich einen solchen vor sich zu haben glaubt. Treten doch diese Reptile zahlreich genug auf. Einmal geriet das Boot des Prinzen in eine ganze Gesellschaft dieser gefährlichen Bestien, welche die Nasen schnaufend aus dem Wasser streckten, daß es den Insassen angst und bange werden konnte, um so mehr, als sich die Tiere aus den wohlgezielten Büchsenkugeln wenig zu machen schienen. Es waren drei Boote mitgenommen, und dementsprechend drei Jagdpartieen gebildet worden, die jede auf ihre Weise ihr Jagdglück versuchten, allerdings meist mit demselben Mißerfolg. Trafen auch die Schüsse ihr Ziel, so war es doch nicht möglich, der Beute am nahen Strand habhaft zu werden. Als es einer der Offiziere versuchte, einen erlegten Affen aus dem Dickicht herauszuholen,

wurde er durch die Stiche der Moskitos gezwungen, unverrichteter Sache und übel zugerichtet, in das zur Landung benutzte Kanoe zurückzukehren, während ein andrer bei einem ähnlichen Versuch in einen Bienenschwarm geriet, vor dem er sich nur mit Mühe und Not in das Boot retten konnte, wo er ohnmächtig zusammenbrach. Es blieb somit nichts übrig, als sich auf die Jagd vom Boot aus und auf die Erlegung von Papageien und Kakadus zu beschränken, die dann auch bei der Mittagstafel erschienen und ganz leidlich schmeckten, wenn nicht gerade eines jener hundertjährigen Exemplare mit unterlief, wie sie unter den Papageien vorkommen. Einmal war auch eine besondre Jagdbeute zu verzeichnen. Der Dampfer fuhr nämlich an einem über den Fluß geneigten dürren Baum vorüber, auf dem 20—30 rote Fasanen saßen. Sofort begann ein Massenfeuer aus sechs Doppelflinten, aber sei es, daß die Distanz doch zu groß war oder nicht richtig geschätzt wurde, man sah von den aufsteigenden Tieren nur einen einzigen fallen, den Prinz Heinrich in Begleitung eines Offiziers mit Hilfe des Bootes aus dem Wasser holen wollte. Bevor er jedoch zur Stelle kam, kehrte die ganze Fasanenschaar zurück, und nun wurde besser geschossen. Auf jeden Schuß fiel ein Vogel, auf einen sogar zwei, so daß die Schützen diesmal sieben stattliche Fasanen mit an Bord zurückbrachten, die nun beim nächsten Diner die Hauptrolle spielen sollten. Als die feierliche Stunde herannahte, wurde sogar Champagner kalt gestellt, so wie es sich zu einem rechten Jagdessen gehört. Der Suppe und dem sehr schönen Gang Schinken mit Büchsenspargel schenkte man verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit, den Appetit auf die Fasanen aufzusparen, die von dem Küchenchef Se. Königl. Hoheit mit Aufbietung aller seiner Kunst zubereitet werden sollten. Endlich erschien der kostbare Braten. Aber o wehe! Schon der erste Bissen belehrte die kleine Tafelrunde, daß man es mit einem jener Tiere zu thun hatte, die so schmecken, wie die schönste Pomade riecht. Die Eau de mille fleurs-Hühner wanderten also von der Herrentafel zum Dienertisch, wo sie etwas bessere Würdigung fanden, während man sich an erster Stelle sehr freute, als der Prinz den unterschätzten Schinken mit Spargel noch einmal reichen ließ, wozu denn auch der Champagner getrunken wurde.

Das waren die Freuden und Leiden jener letzten Januartage des Jahres 1883. Als die Touristen am Morgen des 31. Jan. wieder an Bord anlangten, schon durch ihr zerstochenes Äußere bekundend, was sie erlebt, aber auch im Besitz jener Eindrücke und Bilder, im Vergleich zu denen die Arbeit des Pinsels tot und ausdruckslos erscheint, lichtete die „Olga" am Donnerstag, den 1. Februar, den Anker und richtete die Fahrt nach La Guayra.

In Venezuela.

La Guayra: Lage. Blick auf den Hafen. Umgebung. — Nach Carácas. — Land und Volk von Venezuela. — Empfang in der Landeshauptstadt. — Beim Präsidenten Guzman Blanco. — Ein südamerikanisches Städtebild.

Unter Dampf und Segel hatte sich die Korvette am 3. Febr. der Küste von Venezuela genähert. Am Nachmittag, kurz nach 2 Uhr, waren die Türme von La Guayra sichtbar geworden, und bald darauf ankerte die „Olga" auf der Reede dieser Stadt.

Die Kordillere tritt hier unmittelbar ans Meer heran, und in die steile Küste hat die Erosion Kreisbuchten mit großem Radius eingeschnitten, deren eine die Reede des Handelsplatzes ist. Zungenförmig springen links und rechts alluviale, mit Palmen besetzte Flächen von geringer Ausdehnung vor, während ein Teil von La Guayra im Innern der Bucht auf einem Boden angelegt ist, welcher nur durch Sprengarbeiten zur Errichtung von Bauten gewonnen werden konnte. Noch weiter rechts schließt der Cabo Blanco den Blick ab, der immer wieder von neuem zu den hohen, steilen, bis in die Wolken ragenden Gipfeln der Kordilleren aufschweift; gewaltige Schottermassen bedecken ihre Abhänge und tiefe, schmale Thäler ziehen sich in ihnen bis zum Meere hernieder. Einzelne Häuser scheinen, von der Reede gesehen, Schwalbennestern gleich an den Abhängen zu kleben, indes ein schmaler Streifen von einfachen, gelb, weiß und rot getünchten Wohnungen sich am Ufer hinzieht. Prächtig nimmt sich zur Linken ein altes spanisches Fort aus, welches auf einer Anhöhe den Ort überragt. Die Hauptmasse des letzteren ist aber am Landungsplatz nicht sichtbar, da er, eingekeilt in enge Thäler, weiter östlich sich bergaufwärts zieht. — Stets ist hier ein hoher Wellengang, und jedes Schiff, so groß es auch sein mag, befindet sich beständig in schwankender Bewegung,

infolge der am steinigen Ufer sich brechenden, weit aus dem Ozean hereingetriebenen Brandung, deren Stärke in jenen Tagen durch den frischwehenden Passat noch vermehrt wurde, so daß die „Olga“ jetzt mehr schaukelte als auf offener See. Da ein Anleger fehlt, so vermitteln kleine Ruderboote das Aus- und Einladen der Waren, sowie das Ausschiffen von Menschen, und es ist interessant mit anzusehen, wie die auf den Rändern der geräumigen, buntbemalten Fahrzeuge sitzenden Ruderer geschickt von der anlaufenden Welle Gebrauch zu machen wissen, und die ungeheure Menge der zwischen der Küste und den größeren Schiffen auf- und abtanzenden Boote an ihr Ziel führen.

Die Olgaleute zeigten wenig Neigung an Land zu gehen, wer es aber trotzdem that, mußte ein Vergnügen darin finden, vom Ufer aus dem geschäftigen Treiben der Packträger zuzusehen, brauner, herkulischer Gestalten, welche, den Oberkörper ganz oder teilweise entblößt, in engen Reihen die Waren befördernd vorüber zogen. Ist doch La Guayra mit seinen 14000 Einwohnern der wichtigste Handelsplatz der Republik, dessen Ausfuhr einen Wert von über 20 Millionen Bolivares (1 Bol. = 1 Franc) beträgt, während sich die Ausfuhr auf 28 Millionen beläuft. Überall sieht man reges Leben, wenn auch die Stadt im Innern einen wenig günstigen Eindruck macht. Wegen der hier herrschenden Hitze und infolge des gelben Fiebers, wird La Guayra gern gemieden, so daß es manche Kaufleute vorziehen in Carácas ihren Wohnsitz zu nehmen. Dort lag dementsprechend auch der Schwerpunkt für das offizielle Auftreten des Prinzen, nachdem er am Sonntag den 4. Februar in früher Morgenstunde mit dem Kommandanten ans Land gegangen war, um La Guayra kennen zu lernen. Von dem Administrator des Hafenzollamts General Arismendi und dem Chef der Zivilverwaltung José Manuel Caliman ehrerbietigst begrüßt, bestieg man die bereit gehaltenen Wagen, um einen Ausflug in die Umgebung der Hafenstadt zu machen und zwar war das erste Ziel der Badeort Maquuto, ein kleiner beliebter Erholungsort der Einwohner von Carácas, welcher jetzt mit Maiquetia, der westlichen Fortsetzung von La Guayra durch eine 10 Kilometer lange Eisenbahn verbunden ist. Am Strande des kleinen, romantisch gelegenen Ortes entfaltet sich zu bestimmten Tageszeiten ein anmutiges

Treiben, dadurch gekennzeichnet, daß die kleine Gesellschaft, welche sich hier bewegt, lediglich des Naturgenusses wegen gekommen ist und gleichsam einer und derselben Familie anzugehören scheint, so zwanglos ist der Verkehr von Herren und Damen auf den schön unterhaltenen, mit Kokos besetzten und nach dem Meer durch eine niedrige Mauer abgegrenzten Trottoiren. Weit über das Dorf hinaus, stets den Biegungen der Kreisbuchten folgend, zieht sich der Weg weiter nach Osten die Küste entlang von hübschem Gebüsch eingefaßt, ohne daß dadurch der Blick auf das Meer benommen würde, landeinwärts begrenzt durch die Kordilleren. Die Wohnungen des Ortes sind klein und einfach eingerichtet, nur die Residenz des Präsidenten, der sich von Soldaten umgeben, zuweilen hier aufhält, entspricht in ihrer Anlage derjenigen einer europäischen Villa. Das Militär Venezuelas freilich, dessen Hauptleute nicht selten zu Dienstleistungen verwendet werden, welche in anderen Ländern Livreebediensteten zukommen, machen für ein europäisches Auge einen eigentümlichen Eindruck. An dem ganzen Soldaten ist oft die Mütze das Einzige, was sie neben den Waffen als Söhne des Mars bezeichnet. Ein Offizier in schmutziger Linnenkleidung, welcher die Säbelkoppel über die Schultern geworfen hat, um die Waffe bequemer auf dem Rücken tragen zu können, ist keine ungewöhnliche Erscheinung, und so kam es wohl auch vor, daß Mannschaften die an Land gegangen waren, von der Bekanntschaft eines „Generals" erzählen konnten, die sie dort gemacht.

Von Maquuto ging es dann nach dem durch seine üppige Tropenvegetation sehenswerten Dörfchen Cojo, wo in dem renommierten Hotel „Restaurador" ein bereitgehaltenes Frühstück eingenommen wurde, worauf man sich auf den Rückweg begab, denn es war schon spät geworden, und mancherlei Verpflichtungen lagen dem Prinzen noch ob. Am Nachmittag schon wurde in Begleitung des Kommandanten, Freiherrn von Seckendorff, des Kapitänlieutenants v. Frantzius, des Unterlieutenants z. S. v. Witzleben, des Stabsarztes Dr. Thörner und des deutschen Ministerresidenten in Venezuela Peyer die Fahrt von La Guayra nach der Landeshauptstadt angetreten.

Die direkte Entfernung beider Orte beträgt zwar nur sechs Kilometer, und bisweilen soll sogar die Brandung des Meeres

in Carácas gehört werden, aber die zu überwindende Steigung ist eine gewaltige, so daß die bereits 1883 eröffnete Eisenbahn, welche Carácas mit La Guayra verbindet, große Terrainschwierigkeiten zu überwinden hatte und eine Länge von 38 Kilometer erhielt. Prinz Heinrich zog noch die alte Straße, welche gleichfalls ein bedeutender Bau genannt werden muß und ein Werk Guzmann Blancos ist.

Es ist, als ob man an diesem Wege in die Werkstätte der Natur hineinsehen könnte. Die hohen Gebirgsrücken, welche beiderseits das Thal des Rio Tacagua begrenzen, sind durch die Thätigkeit des Wassers mit einem System von Querthälern versehen worden, welche kleineren Bächen zum Abflusse dienen, die fast genau unter einem rechten Winkel in den Hauptfluß, — wenn dieser Name gestattet ist —, fallen. In Wirklichkeit ist dieser Rio Tacagua, der sich dort unten wie ein blinkender Silberstreifen hinzieht, ein ganz unbedeutendes Flüßchen, welches nur eine geringe einschneidende Wirkung haben mag, aber es spottet bei seiner langsamen, stets sich gleichbleibenden und deshalb des Erfolgs sicheren Arbeit doch der größten Menschenwerke. Tiefe Wurzeln schnitt dieses Kind des Gebirges seiner Mutter ins Angesicht, und unverdrossen arbeitet es weiter. Menschengeschlechter sah es vorüberziehen und wie Spreu im Winde verwehen. Es schaute dem braunen Indianer zu, welcher früher in seinem Bette fischte, dann den weißen Entdeckern, es erlebte die deutschen Eroberungszüge und die goldsuchenden Expeditionen des 16. Jahrhunderts, als Karl V. 1528 die dort entstandene kleine Kolonie als Lehen der Krone Castilien dem Handelsherrn Welser zu Augsburg zur Entschädigung für eine Anleihe erblich übergab*) und nahm Teil an den wechselvollen Schicksalen des Landes in der Folgezeit, von der Beseitigung der spanischen Herrschaft an

*) In dem Vertrage verpflichtet sich dieses überaus reiche Haus, vier Schiffe mit 300 Mann Besatzung auszurüsten, um die Küstenländer des heutigen Coro der Krone Spanien zu erobern, und ferner binnen zwei Jahren zwei Festungen zu bauen, 50 deutsche Bergleute und 4000 Negersklaven einzuführen; dafür erhielten die Welser das Recht der obersten Gerichtsbarkeit über die eroberten Gebiete und der Ernennung von Statthaltern, sowie der Errichtung von Ortschaften. Als persönliches Eigentum wurde den Welsern zwölf Quadratmalen Landes zugesprochen, wofür sie 4 % aller Einnahmen an die Krone Spanien abgaben.

bis zum Beginn der großen Bewegung unter Simon Bolivar, und dem Abschluß des Bürgerkrieges und der inneren Zwistigkeiten unter der Präsidentschaft des Generals Guzman Blanco, welcher dem Lande die nötige Ruhe gab. Seitdem und nach dem Aufhören der fortwährenden inneren Erschütterungen hat das Land angefangen, diejenigen Einrichtungen einzuführen, welche für ein Kulturland heutzutage unerläßlich sind. Der Telegraph umspannte jetzt das Gebiet der Republik, das Telephon folgte, und mit dem Eisenbahnbau ging es rüstig vorwärts. Der öffentliche Unterricht wurde von Guzman Blanco 1870 neu organisiert, der Elementarunterricht nunmehr unentgeltlich erteilt und obligatorisch gemacht, sodaß auch in den kleinen Dörfern sogenannte Bundesschulen, Escuedas federales, entstanden, während sich der höhere Unterricht im wesentlichen auf die Universität Carácas beschränkte, deren Einrichtung sich allerdings mit der deutschen kaum vergleichen läßt. Die wissenschaftliche Erforschung des Landes hatte ebenfalls lange auf sich warten lassen, obwohl schon früher ein vielversprechender Anfang damit gemacht worden war. Kein geringerer als unser berühmter Landsmann Alexander von Humboldt war es, welcher während der Jahre 1800—1802 die ersten bahnbrechenden Schritte that. Er landete in Cumana, begab sich dann, nachdem er die von eigentümlichen Nachtvögeln besuchten Höhlen daselbst erforscht, nach La Guayra, Carácas und Valencia, und trat hierauf seine berühmte Reise durch die gewaltigen Ebenen der Llanos nach dem Orinoko an, den er ein Stück hinauffuhr, um sich auf der Rückreise abermals nach Cumana zu begeben, und von da weitere vier Jahre andere Teile Süd- und Mittelamerikas zu bereisen. Seine Resultate waren neu und großartig, mit ihnen begann eine völlig neue Periode in der Geographie und den Naturwissenschaften, vor allem aber in der Kenntnis Südamerikas. Und damit auch ein anderer berühmter deutscher Name mit der Geschichte dieses Landes verknüpft sei, so war es Philipp von Hutten, ein Verwandter Ulrichs von Hutten, welcher mit dem jungen Bartholomäus Welser als Begleiter hier auftrat, weniger auf Goldsuchen als auf Entdeckungsreisen ausgehend, und 1545 bis zu der von Juan de Carbajal gegründeten Stadt Tocujo gelangte. Hier wurden beide zugleich mit zwei spanischen Edlen von Carbajal

bei einem Gastmahl in der stillen Woche des Jahres 1546 aus Neid und Eifersucht ermordet, und damit hörten die Züge der Deutschen ins Innere, welche bahnbrechend für die spätere Zivilisation wurden, auf. Zwanzig Jahre lang dauerte die deutsche Regierungsperiode in Coro; eine Anzahl von Ortschaften verdanken jener Zeit ihre Entstehung, und in der Stadt Quibor, zwischen Tocujo und Barquisimeto, will man noch jetzt an Augen und Haarfarbe der Bewohner den deutschen Einfluß erkennen, welcher einstmals diese Gegenden beherrschte.

So war die Vergangenheit des interessanten Landes beschaffen, dessen Boden jetzt ein deutscher Prinz betrat, um die vielfachen Beziehungen, welche das deutsche Reich mit der Republik verbinden, zu befestigen und neue zu knüpfen. Kein Wunder also, daß seine Ankunft in der Hauptstadt von den Landsleuten mit Jubel begrüßt und auch von der Regierung in gebührender Weise gewürdigt wurde. Ein Blick auf die Thore von Carácas und die Straßen weiter hinaus war der beste Beweis dafür.

Dort harrte die gesamte deutsche Kolonie, sowie ein großer Teil der einheimischen Bevölkerung des hohen Ankömmlings, um ihn mit Hoch, Hurrah und lebhaften Viva zu empfangen. Das Volk folgte in hellen Scharen in die festlich geschmückte und bekränzte Stadt bis an das für Prinz Heinrich eigens hergerichtete Gesandtschaftsgebäude, wo die deutschen Herren abstiegen. Kurz nach der Ankunft empfing der Prinz den Besuch des Sekretärs des Präsidenten, Dr. Pedro Arnal, welcher ihn im Namen des höchsten Beamten der Republik bewillkommnete. Dem Sekretär folgte auf dem Fuße der Adjutant des Präsidenten, Oberst Carlos Castra Ibarra, um seine Dienste zur Verfügung zu stellen, Aufmerksamkeiten, die Prinz Heinrich unter dem Ausdrucke seines Dankes entgegennahm, während er die ihm ebenfalls im Auftrage des Präsidenten durch den Befehlshaber der Leibgarde Isidoro Wiedemann angebotene Ehrenwache ablehnen zu müssen glaubte.

So war der Abend herangekommen. Von den Strapazen des Tages auszuruhen und für die der Nacht neue Kräfte zu sammeln, hatte sich der Prinz ein wenig zur Ruhe niedergelegt, als die Klänge von „Heil Dir im Siegerkranz“ und laute Hurrahrufe zu ihm herauftönten. An das Fenster tretend und

dasselbe öffnend, wurde er von Fanfaren und schallenden Hochs der deutschen Landsleute begrüßt, die sich inzwischen huldigend genaht und mit Fackeln in den Händen in mehreren Reihen hinter einander aufmarschiert standen. Der Prinz verneigte sich mehrmals zum Dank und empfing hierauf eine Deputation der deutschen Kolonie, die Grüße und Ehrfurchtsbezeugungen der Deutschen in Carácas überbrachte, während der Platz vor dem Gesandtschaftshotel und die angrenzenden Straßen noch immer von stürmischen Hurrahrufen der Fackelträger und der zuschauenden Menge wiederhallten. Prinz Heinrich dankte mit beredten Worten, drückte den deputierten Komitee-Mitgliedern die Hände, sie nach Seemannsart kräftig schüttelnd, und grüßte dann nochmals vom Fenster auf die in ein Feuermeer verwandelte Straße hinab, worauf sich der Zug nach der Plaza del Teatro Guzman Blanco in Bewegung setzte und dort die Fackeln unter dem Absingen des „Heil Dir im Siegerkranz“ zusammenwarf.

Die nächsten Stunden vereinigten die Fackelträger und viele angesehene Venezuelaner mit ihren Familien in dem prächtig illuminierten und dekorierten Benitzschen Garten, wohin sich Prinz Heinrich bald nach 10 Uhr begab, um auch hier der Mittelpunkt patriotischer Ovationen zu werden. Die Wogen der Begeisterung gingen hoch, und als sich der erlauchte Gast später nach dem Gesandtschaftshotel zurück begab, wurde er von einer zahlreichen Menge von neuem begleitet, die abwechselnd die deutsche und venezuelanische Nationalhymne anstimmte und dann dem Staatsoberhaupte eine ähnliche Huldigung darbrachte.

Am folgenden Tag fand der offizielle und feierliche Empfang des Prinzen durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten von Venuzuela, Guzman Blanco, statt. Prinz Heinrich in großer Gala-Uniform mit dem Bande des Schwarzen Adlerordens, wurde von dem deutschen Ministerresidenten Peyer und den Offizieren von Bord der „Olga“ nach der Casa Amarilla, dem Palais des Präsidenten, geleitet, wo eine Ehrenwache unter den Klängen der preußischen Nationalhymne ins Gewehr trat. Im Empfangssaale wurde der Prinz und sein Gefolge von dem Adjutanten des Präsidenten und dem Direktor des Marinedepartements, General Blanco Uribe, bewillkommt, und bald darauf stand er

dem Manne selbst gegenüber, mit dessen Namen die neuere Geschichte der Republik so eng verknüpft ist.

Guzman Blanco hieß den Prinzen als den hohen Vertreter eines durch seine Kultur so angesehenen und mächtigen Reiches herzlich willkommen, worauf der Angeredete das Wort nahm und so erwiderte:

„Mit großer Freude ergreife ich die Gelegenheit, Ew. Excellenz gegenüber das hohe Wohlgefallen zu äußern, das mir auf dem Wege von der Hafenstadt nach Carácas die Großartigkeit und Anmut des Gebirgspanoramas bereitet hat, mit seinen üppigen, lachenden Hügelgeländen und den fruchtbaren, wohlbewässerten Thälern, welche der Landschaft reiches Leben und Abwechselung verleihen. Auch war es mir vergönnt, einen großen Zeugen ihrer nicht genug anzuerkennenden Thätigkeit zu bewundern in der so vortrefflich angelegten Straße, die es mir möglich gemacht hat, die Hauptstadt des Landes zu besuchen. Ich verstehe voll und ganz die Freude und den Stolz, den Ew. Excellenz beim Anblick dieses paradiesischen Landes und ihrer eigenen großartigen Schöpfungen empfinden müssen, mit dem erhebenden Bewußtsein, das Oberhaupt eines solchen Staates zu sein."

Der General, welcher dankend zugleich den Gefühlen der Hochachtung und Verehrung für den Kaiser von Deutschland, sowie für den Kronprinzen Ausdruck gab, gedachte dann mit Genugthuung der freundschaftlichen Beziehungen, die zwischen der deutschen Nation und Venezuela obwalteten, und drückte die Hoffnung auf deren Fortdauer aus. Nachdem dann noch die Vorstellung der anwesenden hohen Staatsbeamten durch den General stattgefunden hatte, verließ der Prinz die Casa Amarilla unter denselben Ehrenbezeugungen, die ihm bei seinem Kommen erwiesen worden war, und empfing kurze Zeit darnach im Hause des Ministerresidenten den Gegenbesuch des Präsidenten, der zu erneutem Austausch gegenseitiger Höflichkeits- und Sympathiebezeugungen Veranlassung gab.

Damit war der offizielle Teil des Programms für Carácas erledigt, und nunmehr konnte man sich in den nächsten Tagen dem interessanten Treiben der den Karneval feiernden Stadt und den Schönheiten der Umgebung widmen.

Carácas selbst am Rio Guaire und am Fuße des Monte Avila (2665 m) gelegen, wird in sanitärer Beziehung nicht eben gerühmt. Die Morgen- und Abendstunden sind kühl, die übrige Tageszeit aber ist durch große Hitze bemerkbar, so daß ein schroffer, höchst empfindlicher Temperaturwechsel stattfindet, dem man mit Überzieher und Halstuch in einer, unter dem ewig lächelnden Tropenhimmel kaum zu erwartenden Weise begegnet.

Wiederholt wurde die (1883) 70000 Einwohner zählende Stadt durch Erdbeben heimgesucht und am 26. März 1826 vollständig zerstört, wobei an 12000 Menschen umkamen. Wieder aufgebaut erhielt sie ein sehr regelmäßiges Äußere, mit rechtwinklig sich schneidenden Straßen, die annähernd gleiche Abstände voneinander haben, so daß der ganze Ort in quadratische Häuserblöcke (cuadras) zerfällt. Die daraus sich ergebende Einförmigkeit der einstöckigen, und in der ganzen Bauart der Erdbebengefahr angepaßten Häuser, wird in angenehmer Weise durch zahlreiche zum Teil hübsch bepflanzte, mit Statuen geschmückte öffentliche Plätze unterbrochen, von denen die Plaza Bolivar die hervorragendste ist. Mit Cement belegt und wohlgepflegten Gartenanlagen versehen, bildet diese im Mittelpunkt der Stadt gelegene Anlage einen Lieblingsaufenthalt der Einwohner und ist noch dadurch bemerkenswert, daß sie ein sehr wertvolles, in München gegossenes, und auf einem Granitblock des Fichtelgebirges ruhendes Standbild des Libertador trägt. Die Häuser mit geräumigen Höfen, im Innern voller Blumenschmuck und nicht selten von Säulen im maurischen Stile eingefaßt, sind äußerlich unscheinbar, auch fast durchweg einstöckig, und wer die langen mit Glimmerschiefer belegten Trottoirs entlang geht, findet außer den Eingängen und den gewaltigen Fenstern kaum einen Punkt, auf dem das Auge ruhen möchte. Die Fenster, gleich Käfigen mit Eisengittern versehen und deshalb weit hervortretend, sind eine besondere Eigentümlichkeit, die unter dem Schutz des schönen Geschlechts stehen, denn hier in den weiten Nischen befindet sich der Lieblingsplatz der weiblichen Glieder des Hauses, und hier ist der Ort, „wo der Roman der Jugend mit dem auf der Straße stehenden Kavalier eingefädelt und soweit fortgeführt wird, bis die Eltern mit seinem Inhalt bekannt gemacht werden dürfen.“ Ganz im Gegensatz zu den einfachen Wohnungen zeichnen sich

die zahlreichen öffentlichen Gebäude durch ihr prunkvolles Äußere aus, dem auch ein prunkvolles Innere entspricht. So gleicht z. B. der Raum für die Promotion der Studenten im Universitätsgebäude, welches im gotischen Stil aus Sandstein aufgeführt ist und wohl das schönste der Stadt genannt werden kann, eher dem Empfangssalon eines Fürsten, als einem der strengen, nüchternen Wissenschaft geweihten Orte, und ähnlich ist es auch sonst. Die Kunst, für welche eine eigene Akademie besteht, wird sehr gepflegt, und so sieht man hier überall das Streben nach idealen Zielen und fruchtbare Keime eines entwicklungsfähigen Volkes, welches auf dem Boden einer freien Gesetzgebung eine würdige Rolle in der Reihe der Kulturstaaten zu erfüllen berufen ist, wenn anders ihm der innere Friede beschieden sein wird. Die Straßenbilder sind in vieler Hinsicht von gleichem Gepräge wie in europäischen Städten, der Venezuelane vergleicht sich gerne dem Pariser, dessen Mode er auch huldigt, während die señoritas fast ausnahmslos noch ihre Mantille tragen, welche den hübschen, von Spitzen umrahmten Gesichtern ein anmutiges Äußere verleihen. Entsprechend jener Vorliebe für französische Art wird auch die französische Sprache durch die Einwohner von Carácas sehr gepflegt, daneben Englisch, Deutsch hingegen nur wenig gesprochen und zwar hauptsächlich von den dort ansässigen deutschen Kaufleuten. In dem Vergnügen an dem Stiergefecht und Hahnenkämpfen, welche bei jeder Karnevalsfeier eine besondere Rolle spielen, beweist der Venezuelane seine Stammesverwandtschaft mit dem Spanier, und gerade in jenen Tagen wurden die deutschen Herren Zeugen der Aufregung, welche sich der Gemüter bemächtigt, wenn ein solches Schauspiel bevorsteht oder vor sich geht.

Noch andere eigenartige Bilder entwickelte das Leben dieser Stadt, von dem schuhputzenden italienischen Jungen an den Straßenecken an bis zu der häufigen Erscheinung der Reiter auf hübschen Schimmeln oder auf gelben, durch langen, weißen Schweif und gleiche Mähne gekennzeichneten Pferden, denen auch in friedlichen Zeiten die Pistolenhalfter nicht fehlen darf, auf denen man sogar seine Einkäufe macht und wäre es im Kaufladen selbst.

Schnell vergingen die Stunden von Carácas, die außerdem noch durch Festlichkeiten besetzt waren. Ein Bankett, welches

der deutsche Ministerresident zu Ehren des Prinzen veranstaltete, und an welchem auch der Präsident teilnahm, hatte einen glänzenden Verlauf, dann überbrachte am 7. Februar General Wiedemann namens des Staatsoberhauptes drei Dekorationen erster Klasse des im Jahre 1825 gestifteten, am 9. März 1854 erneuerten Ordens del Busto de Bolivar (Büste Bolivars), mit der Bitte, eine derselben an den Kaiser Wilhelm, die zweite an den Kronprinzen des deutschen Reiches gelangen zu lassen, die dritte aber selber anzulegen. Am 8. Februar wurde von der gastlichen Hauptstadt Venezuelas Abschied genommen, noch am Vormittag erfolgte die Ankunft an Bord, und schon eine Stunde später befand sich die „Olga“ auf der Weiterfahrt mit dem Kurs nach der Sabanilla-Bucht.

Die Küste Kolumbiens. Haiti.

Bucht und Stadt Sabanilla. — Ausfuhrprodukte. — Eisenbahnfahrt nach Barranquilla: Handelspolitische Bedeutung der Stadt. Bauart u. Bewohner. — Auf nach Haiti! — Die Launen des karibischen Meeres. — Haifischfang. — Tropische Nacht. — Kolumbus' erste Grabstätte. — Das alte Hispaniola und seine Geschichte. — Port au Prince. — Zustände der Negerrepublik. — Die deutschen Repressalien des Jahres 1872. — Die prinzliche Standarte zum ersten Mal gehißt. — Präsident Salomon an Bord. — Seine Regierungsmaximen. — Gegenbesuch des Prinzen. — Eine Parade auf dem „Champ de Mars" von Port au Prince. — Eindrücke der Stadt. — Pater Weik. — Gastfreundliche Landsleute. — Gestörte Abfahrt.

Das karibische Meer wurde mit günstigem, von achtern teilweise stark wehendem Passat durchsegelt, wobei die „Olga" mit Leesegeln an beiden Seiten mitunter eine Fahrt von 11 Knoten machte. Sonnabend, den 10. Febr., kam die Nordküste von Kolumbien in der Höhe von Sabanilla in Sicht, die Korvette mußte aber des wenig sichtigen Wetters wegen wieder vom Lande abhalten, steuerte am 11. von neuem Kurs und hoffte noch denselben Tag am Ziel zu sein, da brachte der Nachmittag unerwartet viel Wind bei anhaltendem, trübem Wetter, wodurch sich der Kommandant veranlaßt sah, mit kleinen Segeln beizudrehen, was jedoch nicht hinderte, daß das Schiff sehr viel Wasser übernahm. Am Abend arbeitete alsdann die Maschine gegen die hochgehende See, Montag Morgen wurde es heller, und am Nachmittag 2 Uhr ging die „Olga" in der Bucht von Sabanilla vor Anker.

Wenn die Nordküste von Südamerika an sich schon eine unwirtliche ist, so macht sich diese Eigenschaft noch mehr geltend für diejenigen Schiffe, welche, wie die „Olga", nur Plätze anliefen, die zur Zeit gänzlich frei vom gelben Fieber waren. Hier in der abgelegenen Bucht, wo keine Menschen lebten, war man

naturgemäß vor jenem Feind am geschütztesten. Vom Ankerplatz der Korvette aus sah man nach Süden nur Berge mit ausgedörrtem Gestrüpp, nach Osten hob sich ein erhöht stehender Leuchtturm und ein ebenso gelegenes Haus (Kastell) mit starken, weißgetünchten Mauern vom Horizont ab, nach Nordosten wurde der Gesichtskreis von niedrigen Inseln begrenzt, deren einzige Bewohner Pelikane und Flamingos bildeten, und lediglich mit Hülfe der Karte konnte man feststellen, daß man sich vor einer bewohnten Küste befand, daß sogar eine größere Stadt, Barranquilla, abgesehen von Panama der wichtigste Handelsplatz an der kolumbianischen Küste, einige Meilen landeinwärts lag.

Sabanilla, an der gleichnamigen Bai des karibischen Meeres westlich vom Magdalenenstrom gelegen, mit einer geräumigen, aber seichten Reede, einem Zollamt und (1870) 400 Einwohnern, liefert Tabak, Kaffee, Baumwolle, Droguen, Farbhölzer, Elfenbeinnüsse ꝛc. und gilt als der bedeutendste Ausfuhrhafen des Magdalendeltas, der von den Hamburger und Bremer Dampfschiffen regelmäßig besucht wird. Mit Barranquilla, dem hervorragenden Handelsplatz im Departement Bolivar, ist es durch eine 28 Kilometer lange Eisenbahn verbunden, welche Prinz Heinrich am 13. Febr. zur Fahrt nach dieser Stadt benutzte, um dem Präsidenten einen Besuch zu machen. Da sich der Handel Barranquillas fast ausschließlich in den Händen deutscher Kaufleute befindet, so hatte dieser Besuch wie der ganze Aufenthalt der „Olga“ in jenen Gewässern den Zweck, unter den damaligen politischen Verhältnissen dem deutschen Element den nötigen moralischen Rückhalt zu gewähren, für die in Barranquilla ansässigen Landsleute Grund genug, dem Prinzen einen festlichen Empfang zu bereiten, an dem auch die einheimischen Behörden sich beteiligten.

Der rasch aufblühende Ort, in der Nähe des Magdalenenstromes gelegen und mit diesem durch mehrere natürliche Kanäle verbunden, empfängt den Fremden nicht mit den besten Eindrücken. Die Straßen sind alle gradlinig, zwar ziemlich breit, aber unbeschreiblich sandig, und wer sie durchwadet, findet wenig Sehenswürdiges. Die Stadt ist viel beträchtlicher, als nach der Einwohnerzahl (20000) anzunehmen ist, weil es außer wenigen zweistöckigen und einem dreistöckigen (Hotel) nur einstöckige

Gebäude giebt, die sich nur im Baumaterial unterscheiden. Die Häuser der Wohlhabenderen sind großenteils aus lufttrockenen Ziegeln gebaut, schön weiß getüncht, hell angestrichen und mit flachen Dächern versehen. An Stelle der Glasfenster finden sich vielfach nur Öffnungen, welche tagüber durch Holzläden verschlossen werden, um die Zimmer kühl zu erhalten, dagegen fehlen die den spanischen Ländern eigentümlichen Gitter an den Fenstern auch hier nicht. Architektonisch bedeutende Gebäude mangeln Barranquilla ganz, die besseren weisen die Straßen im Mittelpunkt der Stadt auf, während ringsum die ärmere Bevölkerung in elenden, mit Palmstroh gedeckten Hütten wohnt. Von der Einwohnerschaft ist in der Regel nur der männliche Teil sichtbar, und zwar Herren in feinen, weißen Anzügen und zerlumpte Bettler, sowie halbnackte Neger in buntem Durcheinander, während sich die feinen Damen in den Häusern verborgen halten. Die Wagen, die hier viel benutzt werden, nimmt der Ankömmling als etwas Selbstverständliches hin, dagegen setzen ihn die vielen Reiter in Erstaunen, denen man in der Stadt begegnet. Legen doch die Kreolen des heißen Tieflandes sogar den kleinsten Weg zu Pferde zurück, welches deshalb stets gesattelt im Stalle steht. Die hier herrschende, furchtbare Hitze trägt dazu bei, den Aufenthalt zu einem wenig angenehmen zu machen, so daß auch die Herren von der „Olga“ froh waren, als sie wieder die Planken des Schiffes unter den Füßen hatten.

Am folgenden Tag erwiderte der Präsident in Begleitung einiger „Generäle“ den Besuch an Bord, wobei einige Übungen am Geschütz und mit den Handfeuerwaffen gezeigt wurden, nicht ohne daß sich die Herren voll Anerkennung über die Leistungen geäußert hätten, dann wurde am 17. Febr., vormittags 8 Uhr, die Weiterfahrt angetreten.

Draußen auf dem Meere sah es bewegt aus. Aus dem widrigen Nordostpassat, welcher der Fahrtrichtung gerade entgegengesetzt wehte, wurde ein rechter, echter Sturm, der eine hochgehende See aufwühlte. Woge auf Woge donnerte gegen den scharfen Bug der „Olga“ und spritzte ihre Wassermasse über das Verdeck, welches jetzt oft einem steilen Berg glich, während das Schiff unter Sturmsegeln langsam dahin trieb, sich stark hin und her wiegend bis zum Schlingern. Am Montag, den 19.

flaute es ab, und zwar in dem Maße, daß in den folgenden Tagen kaum ein leiser Hauch zu verspüren war und Dampf aufgemacht werden mußte, um der starken Äquatorialströmung zu begegnen, welche die Korvette in 24 Stunden um 90 Seemeilen in westlicher Richtung von ihrem Kurs vertrieben hatte. Ein Hai, welcher am Mittwoch Vormittag das Schiff umkreiste, spottete dreimal der Angel des Prinzen, indem er dreimal den Köder in wilder Gier verschlang, allerdings um den Preis eines Stückes des eigenen Rachens, bis sich endlich, nach langen Stunden das Eisen so festgehakt hatte, daß er an Bord gezogen und unschädlich gemacht werden konnte, worauf er wieder der See übergeben wurde. Ein prachtvoller, stiller Mondscheinabend folgte, tageshell erleuchtete der Vollmond das stille Meer, die Luftstimmung war eine paradiesische, so wie sie etwa 400 Jahre früher die spanischen Entdecker umfächelt haben mochte, als am 6. Dezember 1492 Christoph Kolumbus auf das Eiland Española oder Hispaniola stieß, welchem die „Olga“ jetzt zusteuerte.

Was Wunder, so mußte sich Jedermann am Bord der Korvette sagen, wenn der Entdecker der neuen Welt sich dermaßen in die schöne Insel verliebte, daß er sterbend den Wunsch aussprach, in ihrem immergrünen Schloß Ruhe zu finden. Seinem Testamente gemäß ward seine Leiche auch wirklich nach Hispaniola gebracht, aber der Gang der Weltereignisse sollte den ruhelosen Mann selbst noch in seinem Grabe stören. Das Eiland ging für die spanische Krone verloren, Spanien reklamierte von Frankreich nach Abtretung der schönen Insel die Gebeine des berühmten Toten, und so kam Kolumbus' Asche nach Kuba. Der „Diamant der Antillen“ verlor jedoch im Laufe der Zeit völlig seinen Glanz.

Keine Insel der Welt bietet dem Auge eine größere Vegetationspracht, aber auch kein Stück der Erde hat mehr Blut getrunken, wie Haiti, und keine der Antillen ist so reich an wichtigen Ereignissen und erschütternden Kontrasten. Hier an der Wiege europäischer Zivilisation war es, wo das erste Missionskirchlein sich erhob, wo der erste Same des Christentums in der neuen Welt gelegt wurde. Aber auf Haiti war es auch, wo durch Grausamkeit und Fanatismus ihrer Eroberer eine friedliche Race völlig ausgerottet, wo die afrikanische Sklaverei

mit ihren Schrecken und Schauern zuerst in Westindien eingeführt wurde, wo der erste furchtbare Freiheitsschrei der sich empörenden Negersklaven erscholl, und wo die gleich Zuchttieren importierten Afrikaner sich als ein freies, selbständiges Volk proklamierten. Aus dem Wehen republikanischer Wirren wurde dann ein Kaiserthron geboren. Es wurde der westlichen Hemisphäre das Schauspiel geboten, wie ein Negerkaiser und ein Negerhof alle Reminiscenzen und modernen Formen des französischen Königs- und Kaiserhofes durch seinen Zeremonienmeister kopierte. Eine schwarze Kaiserin, schwarze Hofdamen, schwarze Kammerherrn, ein zahlreicher Adel und hohe Militärs, der Kentuckykohle mehr oder minder ähnlich, waren nach der neuesten Pariser Mode gekleidet und trugen reiche, goldgestickte Uniformen nach französischem Muster oder in französischem Geschmack, wovon Prinz Heinrich noch die Überbleibsel kennen lernen sollte.

Die aufgehende Sonne des 23. beleuchtete die imposanten Formen der Insel Haiti mit ihren Gebirgszügen, und am Nachmittag dampfte die „Olga" an den zerrissenen Buchten, Halbinseln und Vorgebirgen vorüber, die Küste entlang. Die Nacht hemmte die schnelle Fahrt, aber am Sonnabend, den 24., ging es wieder munter vorwärts, und um 3 Uhr des Nachmittags rauschte der Anker donnernd in den Grund des Hafens von Port au Prince, der auf der Westküste der Insel im Hintergrund des Golfes von Gonave schön gelegenen Hauptstadt der Negerrepublik Haiti, mit dem spanischen, in der Handelswelt gebräuchlichen Namen San Domingo genannt.

Die Negerrepublik umfaßt nur die kleinere westliche Hälfte der Insel, welche nächst Kuba die größte, reichste und schönste der großen Antillen ist, ausgezeichnet durch die üppigste Tropenvegetation, prachtvolle Urwaldungen, einen großen Tierreichtum in Seen und Flüssen und alle die kostbaren Früchte, welche diese Zone gedeihen läßt. Die politisch sehr bewegte Geschichte des Landes jedoch, welche bis zur Gegenwart ihren Charakter nicht geändert hat, brachte der materiellen Lage großen Nachteil.

Die einst sehr blühende Plantagenwirtschaft und die Viehzucht ist sehr heruntergekommen, der große Waldreichtum wird nur ungenügend ausgebeutet, die Mineralschätze des Landes liegen brach und wie die Finanzen der Republik bis in die jüngste

Zeit derartig jämmerliche waren, daß sich auch Deutschland zu Repressalien gegen Haiti entschließen mußte, ist bekannt genug. In Port au Prince war es, wo am 13. Juni 1872 Sr. M. S. S. „Gazelle“ und „Vineta“ die haitanischen Korvetten „Union“ und „Mont organisé“ kurzer Hand nahmen, um die Regierung zu zwingen, eine aus dem Jahre 1868 stammende Forderung des deutschen Kaufmanns Diekmann an die Republik im Betrag von 20 000 Thlr. zu begleichen, nachdem dies trotz gegebenen Versprechens und trotz anerkannter Forderung nicht gutwillig geschehen war.

Während der Besitzergreifung und bis zur Einstellung der Feindseligkeiten lagen die „Vineta“ und die „Gazelle“ gefechtsbereit auf der Reede, die Geschütze waren mit Granaten geladen und gegen das Port au Prince beherrschende Fort gerichtet. In einer stürmischen Sitzung beim Präsidenten, an welcher die Minister, auswärtige Vertreter und Konsuln teilnahmen, neigte die Regierung auf Andrängen des französischen Geschäftsträgers anfänglich dazu, das Bombardement auf die deutschen Schiffe eröffnen zu lassen, bei der hochgradigen Erregung der fanatisierten Bevölkerung geriet sogar das Leben des Lieutenants z. S. Barandon, welchen der Geschwaderchef Kapitän z. S. Batsch mit einem Schreiben an den Konsul an Land geschickt, in Gefahr, um 2 Uhr nachts kam jedoch die geforderte Summe — 3000 Pfd. Sterl. in guten Wechseln — durch einen Deutschen an Bord, infolgedessen die Feindseligkeiten eingestellt und die beiden haitanischen Korvetten zurückgegeben wurden.

Welchen Eindruck dies energische Vorgehen des deutschen Kommandanten auf die schwarze Bevölkerung damals gemacht, beweist der Umstand, daß dieselbe ihrer Sprache sofort den neuen Ausdruck: „Je vous batchelerai“ d. h. „Ich werde Dich zur Raison bringen“ einverleibte. Jetzt erschien ein Mitglied des Hohenzollernhauses in der Hauptstadt der Negerrepublik, und Sr. M. „Olga“ hißte Dienstag, den 27. Februar, zum erstenmal auf dieser Reise die prinzliche Standarte, zum Zeichen, daß der Prinz als offizieller Vertreter des deutschen Kaisers auftreten werde. Um den Präsidenten den zahlreichen, auf Haiti lebenden Deutschen geneigt zu machen, wurde bei dem Besuch, welcher das Staatsoberhaupt an Bord machte, viel äußerer Glanz entfaltet und

viel Pulver beim Salut verschossen. Als die „schwarze Excellenz“ mit einem Gefolge von 30—40 Farbigen, teils in Zivil, teils in entsetzlich bunten, goldstrotzenden Uniformen mit rotseidenen Beinkleidern und hohen blauen Federhüten in altfranzösischem Geschmack anlangte, wurden die Gäste von dem Prinzen empfangen, eine 40 Mann starke, von einem Offizier kommandierte Ehrenwache erwies die militärischen Honneurs, und die Musik spielte den Präsentiermarsch. Einige Übungen am Geschütz und unter Gewehr füllten den etwa halbstündigen Aufenthalt aus, dann verabschiedeten sich die schwarzen und farbigen Granden unter dröhnendem Salut, sichtlich imponiert von dem Gesehenen.

Präsident Salomon, so hieß der derzeitige Vertreter Haitis, ein alter, schon bejahrter Neger mit weißem Haar und ein vollendeter Typus seiner Rasse, hatte sich als Gesandter der Republik in Paris und London europäische Formen vollständig zu eigen gemacht, und beherrschte auch die französische Sprache fast vollkommen. Unter seiner Regierung herrschten verhältnismäßig geordnete Zustände in der Republik, wenn auch die Mittel, welche er anwandte, seine ebenso trägen wie anmaßenden Unterthanen im Zaum zu halten, nach europäischen Begriffen etwas absonderliche waren. So liebte er es z. B., unzufriedene Gemüter dadurch zu beruhigen, daß er die Betreffenden entweder kurzweg erschießen ließ, oder zu seinen Freunden zu machen suchte, indem er sie ohne Rücksicht auf ihre sonstige bürgerliche Stellung zu Generälen in der Nationalgarde ernannte. Wenn also die Matrosen der „Olga“ bei dem Besitzer einer Schnapsbude verkehrten, der diese Charge besaß, so war das hier zu Lande keine auffällige Erscheinung. Ein anderes, noch merkwürdigeres Mittel zum Unterdrücken der Widersacher bestand darin, daß die verstorbenen Angehörigen derselben aus ihren Gräbern herausgeholt und außerhalb der Kirchhofsmauern begraben wurden. Da nun die Revolutionen auf Haiti sich schnell folgten, und die Parteien abwechselnd siegten, so mußten auch ihre Angehörigen öfters die Gräber verlassen, um dann eventuell bei einem Siege ihrer Nachkommen feierlichst wieder ihrer alten Ruhestätte übergeben zu werden. Im übrigen ließ es Präsident Salomon an Versuchen, das Wohl seines Landes nach Kräften zu fördern, nicht fehlen, wozu u. a. das Gesetz gehörte, welches den ganzen, dem

Staate gehörigen Grund und Boden unter die Staatsangehörigen unentgeltlich verteilte unter der einzigen Bedingung, daß das Land bis zu einer gewissen Zeit kultiviert werden mußte. Aber obgleich diese Frist sehr weit ausgedehnt wurde, hatte es mit der „Kultur“ sein Bewenden, da das Bestreben, sich Grundbesitz zu erwerben, dem Neger eben fehlt, und die Genüsse, zu deren Erlangung Geld oder Geldeswert gehört, von ihm als Naturmenschen wenig geschätzt werden.

Den Besuch, welchen Prinz Heinrich seinerseits dem Präsidenten machte, gab der Republik Veranlassung, großen militärischen Pomp zu entwickeln, allerdings in einer Weise, daß die Europäer nur mit Mühe ernst zu bleiben vermochten, obgleich der politische Charakter des ganzen Auftretens dies verlangte.

Man denke sich eine Schaar gänzlich zerlumpter schwarzer Gesellen mit den verschiedenartigsten Flinten bewaffnet, dazu eine Menge Generäle in den buntesten Uniformen und auf Pferden, gegen die sich das Standesgefühl eines Berliner Droschkenkutschers II. Klasse auflehnen würde, ferner Tamboure, die mit einer Kraft auf die Trommeln schlugen, als wollten die schwarzen Fäuste Eisen dreschen, Trompeter, die bliesen so viel es nur ihre Lungen und Kehlen vermochten, mit einem Worte einen wahrhaft betäubenden, den Kanonendonner fast übertönenden Lärm, hier zu Lande Musik genannt, und man wird sich ein ungefähres Bild von dem „Empfang“ machen können, welcher hier des Prinzen wartete. Bei der Auffahrt zum „Palais du Président“ auf dem „Champ de Mars“ ereignete sich noch eine höchst komische Scene dadurch, daß die Pferde vor dem prinzlichen Wagen infolge des zur unrechten Zeit abgefeuerten Saluts scheu wurden und den Weg in einem ganz unwürdigen Tempo zurücklegten. An einer Ecke wurde der Stand einer Kuchenfrau umgefahren, wodurch eine furchtbare Prügelei des Publikums entstand, welches sich um die umherrollenden, ölig duftenden Leckerbissen raufte, indes das Gefährt in rasendem Tempo weiter jagte, aber glücklich an dem Palais des Präsidenten ankam. Daß dieses Gebäude sehr lebhaft an ein deutsches Schützenhaus erinnerte und die Ceremonie des Empfanges eher einen komischen als einen feierlichen Eindruck machte, überraschte weniger als eine Parade auf dem Champ de Mars von Port au Prince,

welcher Prinz Heinrich mit einigen Offizieren allerdings incognito am darauffolgenden Sontag beiwohnte. Ein ohne jede Formation aufgestellter Haufe schwarzer, teils großer breitschulteriger, teils kleiner schwächlicher, ziemlich ausgehungerter Gestalten mit Gewehren, deren Bajonnette beim Präsentieren abfielen, die Infanterie darstellend, ein Tambour, der sich beim Marschschlagen zur Bequemlichkeit auf seine große Trommel setzte, eine Kavallerie, entweder gar nicht, oder nach dem Geschmack jedes Einzelnen uniformiert, während die meisten der kühnen Reiter barfuß im Sattel saßen, mit der großen Zeh im Bügel nach Negersitte, Säbel ohne Scheiden, Federhüte, Czackos und Pickelhauben im wirren Durcheinander, das waren die Bilder, welche die deutschen Herrn von dem Paradefeld hinwegnahmen und dementsprechend waren auch die Eindrücke der ganzen Hauptstadt.

Afrikanische Nasen mögen für die Gerüche, welche hier die Luft erfüllen, weniger empfänglich sein, als die Geruchsnerven der Europäer, für diese aber ist ein Gang durch die Stadt sicher eine Qual. Das Innere ist schmutzig, erbärmliche Holzbauten beherbergen eine Bevölkerung von 30—35000 Negern und Farbigen, ansehnlichere Gebäude sind nur das Senatshaus, der von Engländern erbaute „Palast“ des Präsidenten, das Arsenal, das Lyceum und die Münze, während die Straßenscenen jeder Beschreibung spotten. So zählte damals zu den interessantesten Leuten auf Haiti der Pater Weik, ein Deutscher von Geburt, der ursprünglich badischer Militär gewesen sein soll. Später wurde er französischer Priester und wirkte zur Zeit des Aufenthalts der „Olga“ vor Port au Prince an dem dortigen Jesuitenkolleg. Ein Hüne von Gestalt, nahm er in der Negerrepublik eine ganz eigentümliche Stellung ein, besaß ein großes Ansehen bei den Schwarzen und hatte u. a. eine Feuerwehr organisiert, die vom Jesuitenkolleg resortierte und vom Pater selbst kommandiert wurde. In dieser Eigenschaft sah man ihn unermüdlich thätig, und es machte einen merkwürdigen Eindruck, wenn er auf einem auffallend guten Pferde, mit einer großen Reitpeitsche in der Hand durch die Stadt ritt und sich rücksichtslos seinen Weg durch die Menge bahnte.*)

*) Pater Weik hat später noch von sich reden gemacht, als er versuchte, in der deutschen Kolonie Kamerun den französischen Jesuitenorden

War somit die Negerrepublik kein Terrain, auf dem für die Olgaleute gute Tage zu erwarten waren, so hatte der Aufenthalt von Haiti doch auch einige Stunden der Erholung und des Genusses zu verzeichnen. Vielfach verkehrten die Offiziere mit den Vertretern der deutschen Kolonie von Port au Prince in erster Linie mit den beiden Häusern Lübecke und Gebrüder Keitel, die den Landsleuten große Gastfreundschaft erwiesen. Die letztgenannten Herren besaßen oberhalb der Stadt eine reizende Villa, in welcher sie außer anderen Annehmlichkeiten auch ein sehr schönes Süßwasserbad den Offizieren zur Verfügung stellten, und wie diese beiden Firmen so bemühten sich auch die übrigen Angehörigen des deutschen Reiches, den Sendboten aus der Heimat Freundlichkeiten zu erweisen. Wenn irgendwo, so machte sich hier auf dem Boden schwankender politischer Verhältnisse und inmitten unberechenbarer Zustände das stolze Gefühl bei den Deutschen geltend, daß heute eine, wenn auch nicht überall geliebte, so doch stets geachtete Macht hinter ihnen steht, die nicht nur die Forderung der Handelsinteressen sich zur Aufgabe gestellt, sondern auch entschlossen ist, Schutz gegen Vergewaltigung zu gewähren. Mit Jubel wurden diese Empfindungen bei Gelegenheit des „Deutschenfestes" zum Ausdruck gebracht und mit Bedauern sah man das Scheiden des stolzen vaterländischen Schiffes herannahen. Bereits am Morgen des 5. März beabsichtigte die „Olga" wieder in See zu gehen, da brach, als die Maschine beim Manövrieren rückwärts umgesteuert werden sollte, der Bock der Umsteuerungsmaschine, wodurch die Korvette gezwungen wurde, wieder vor Anker zu gehen, um den Schaden durch Stützen unter den Decksbalken vorläufig auszubessern. Am folgenden Tag wurde der Anker zum zweitenmal gelichtet, diesmal ohne Unfall, und nun ging es hinaus ins karibische Meer, welches die Korvette mit hohem Wogengang und viel Wind empfing. Langsam und unter steter Rücksicht auf den Kohlenvorrat, drang die „Olga" vorwärts, aber glücklich wurde St. Thomas erreicht, wo am Sonntag, den 11. März, Nachmittag 4 Uhr, der Salut mit dem Fort „Christian" ausgetauscht wurde.

einzuführen. Damals war er auch in Berlin und versuchte vergeblich, beim Fürst Bismarck vorgelassen zu werden.

Wieder in St. Thomas. St. Vincent.

Reitpartieen durch die Insel und ihre Ergebnisse. — Kaisers Geburtstag mit der Feier am 17. u. 22. März. — Ein Ostersonntag in Charlotte Amalie — Ankunft in Kingstown: Übungen des Landungskorps. Unbequeme Zuschauer. Eine ingeniöse Erfindung der Offiziersmesse. — Wieder in See. — Die Linien-Taufe. — Fernando Noruña an der brasilianischen Küste.

Die Zeit des zweiten Aufenthaltes vor der freundlichen Dreihügelstadt war vor allem dazu bestimmt, die „Olga" für die Fahrt nach Brasilien, dem nächsten Reiseziel, auszurüsten. Am 13. und 14. März wurden Kohlen genommen und zwar 260 Tonnen = 5200 Ctr., während Prinz Heinrich diese unerquicklichen Tage des Lebens an Bord benutzte, mit mehreren Offizieren eine Reitpartie durch die Insel zu unternehmen. Zunächst wurde die Smith-Bay am Ostende, dann die Megars-Bay an der nördlichen Seite besucht und hierbei die Beobachtung gemacht, daß die Bebauung des Landes im erheblichen Rückgang begriffen sei, was besonders an den brachliegenden Feldern und den in Ruinen verwandelten Zuckermühlen zu Tage trat. Auch ein Jagdausflug nach Buch-Island wurde noch durch die dienstfreie Zeit ermöglicht, dann schmückte sich das Schiff zu demjenigen Fest, welches die bewaffnete Macht zu Wasser und zu Land ihren größten und schönsten Festtag nennt, zu Kaisers Geburtstag.

Wie es in der Heimat auch der Fall war, wurde die eigentliche Feier der stillen Woche wegen auf Sonnabend, den 17. März verlegt, wovon die dänische Behörde am Lande, sowie die englische Glattdeckskorvette „Garnet", ein Kabelleger, welcher mit zahlreichen Kauffahrern der verschiedensten Nationen vor Charlotte Amalie lag, in Kenntnis gesetzt wurden, da sie an der Feier teilzunehmen hatten. Ein wahrhaft prächtiger Morgen mit jenem unendlichen Zauber des entzückenden Duftes der Tropen, den unsere heimisch stillen, romantischen Thäler, Berge

und Ebenen nicht kennen, brach für das Schiff an, wahrhaftes Kaiserwetter bringend, wie schon die Wache beim Deckscheuern in aller Frühe bemerkte. Bereits um 5 Uhr wurde die Besatzung durch die große Reveille geweckt, dann spielte die Musik den Choral: „Freue dich, o meine Seele!“ und hierauf einen bekannten, Kaiser Wilhelm I. gewidmeten Kaisermarsch. Mit dem Glockenschlag 8 Uhr stieg das deutsche Banner stolz am Mast empor, ein buntes Flaggengewimmel folgte, so daß wenige Minuten später das schöne Schiff vom Klüver- bis zum Besahns-Baum aufs schönste geschmückt war, das Ganze überragt von der deutschen Kriegsflagge, die von allen Mastspitzen und der Gaffel wehte. Stolz hob sich die „Olga“ heraus aus der bunten Reihe der deutschen, dänischen, englischen Schiffe, welche die Flaggen gleichfalls entfaltet hatten, von dem Großmast der englischen Korvette wehte die deutsche Kriegsflagge, während im Vor- und Besahns-Topp die englische Flagge gehißt war, und auch die Stadt hatte zur Feier des Tages Flaggenschmuck angelegt. Bei der Flaggenparade stand die Wache unter präsentiertem Gewehr, die Musik spielte den Präsentiermarsch und das Preußenlied, gegen 10 Uhr aber traten Offiziere und Mannschaften im Paradeanzug zur Musterung an. Prinz Heinrich erschien mit Band und allen Insignien des schwarzen Adlerordens, und auch der deutsche Konsul mit seiner Familie, sowie mehrere andere Herren hatten sich eingestellt, an der Feier teilzunehmen, die jetzt auf dem Achterdeck sich vollzog. Dort hielt der Kommandant eine kurze aber wirkungsvolle Ansprache, in welcher er den Kaiser als obersten Kriegs- und Schirmherrn der Marine feierte, dessen Anerkennung: „Mein Schiff „Olga“ hat mir treu gedient, es hat seine Aufgabe treulich erfüllt“, das höchste Bestreben jedes deutschen Seemannes sein müsse; der Redner schloß mit den Worten: „So bringen wir denn Sr. Majestät dem deutschen Kaiser drei donnernde Hurrahs! Weit über Hafen und Stadt sollen sie hinwegschallen und allen denen, die es hören, ein Zeugnis sein, wie lieb, wie unendlich lieb der Deutsche seinen Kaiser hat! Se. Majestät der deutsche Kaiser Wilhelm I. er lebe hip-hip-hurrah! hurrah! hurrah!“ — In wahrstem Sinn des Wortes donnerten denn auch drei Hurrahs über den Hafen hinweg, so jubelnd und urkräftig, wie sie eben nur deutsche

Matrosenkehlen hervorbringen können, und unter diesen Brusttönen höchster patriotischer Begeisterung schwenkte der jugendliche Enkel des greisen kaiserlichen Siegeshelden mit Feuer seinen Dreimaster, ein Anblick, der manches Seemannsherz in freudiger Erregung schlagen ließ. Nach der Parade fand unter den schützenden Sonnensegeln auf dem Achterdeck ein andächtiger Gottesdienst statt, wobei das Musikkorps der „Olga" die Stelle der Orgel, der Kommandant die Funktionen des Predigers versah. Hierauf, gegen 11 Uhr, erschienen der dänische Gouverneur mit seinem Adjutanten, der Kommandant des „Garnet" und der englische Konsul an Bord, am Fallrepp vom Kommandanten begrüßt und nach der Kajüte geleitet, wo sie Prinz Heinrich empfing. Punkt 12 Uhr mittags feuerte die „Olga" und die englische Korvette den Ehrensalut von 21 Schüssen ab, — Fort Christian wurde erst gegen 1 Uhr gehört — dann setzte man sich zum Festessen nieder, welches für die Mannschaften sogar Kartoffeln brachte, ein nicht hoch genug zu schätzender Leckerbissen, wenn man erwägt, daß der Sack dieses vaterländischen Gewächses auf St. Thomas 7½ Dollars (30 Mk.) kostete. Während der heißen Nachmittagsstunden flüchtete wieder ein jeder in den Schatten des Sonnensegels, der Ruhe pflegend, bis um 6 Uhr wieder reges Leben und Treiben am Schiffe begann. Es galt den Flaggenschmuck ebenso schnell, wie er in die Höhe gestiegen, wieder herabzuholen. Abermals spielte die Musik, abermals präsentierte die Ehrenwache, und im Nu war auch das letzte bunte Läppchen aus dem Takelwerk entfernt. Nach dem Abendbrot wurde der übliche Festgrog für die Mannschaften ausgegeben, und nun begann das Tanzvergnügen, so heiter und ausgelassen, wie es sich wohl selten an Bord gestaltet. — Anfänglich übernahm je einer der handfesten Matrosen die Rolle der „schüchternen Dame", die von den meisten mit seemännischem Geschick durchgeführt wird, dann kam unerwartet Hilfe. Die Klänge der Strauß'schen Walzer, die auf der „Olga" ertönten, mochten elektrisierend auch auf die Vertreter des schönen Geschlechts da drüben am Land gewirkt haben. Der Korvette nahte sich ein Boot, welchem eine Anzahl weißgekleideter Jungfrauen entstieg, von Gesicht allerdings so schwarz wie der schwärzeste Teer am Takelwerk der „Olga", dunkelfarbige Schöne von der edlen

Zunft der Wäscherinnen, die heute einmal nicht „dienstlich“ an Bord kamen, sondern um sich mit allem Feuer ihrer südländischen Seele in das Vergnügen des Tanzes zu stürzen. Andere schwarze Genossinnen folgten, so daß schließlich ein Dutzend Tänzerinnen vorhanden war, welche, die wunderbarsten Sprünge machend, unter allgemeiner Heiterkeit die deutschen Tänze in ihrer Negerart mit stets wiegendem Oberkörper tanzten und sich zur Freude der an Zahl weit überlegenen Matrosen unermüdlich zeigten. Man tanzte weiter, als um 8 Uhr abends das Fort Christian den Wachtschuß abgab und auf den Raanocken (Spitzen), dem Klüver- und Besahnsbaum bengalische Flammen aufloderten, um das ganze Schiff ein magisches Lichtmeer verbreitend, und von einem mehrhunderstimmigen Hurrah begrüßt; man tanzte weiter, während die Herren Offiziere bei ihrer Bowle saßen und Prinz Heinrich als Wachthabender auf der Kommandobrücke stand, bis um 11 Uhr die unermüdlichen Tänzerinnen von Bord komplimentiert wurden, wonach der Ball sein Ende erreichte. Nur einzelne Matrosengruppen blieben plaudernd an Deck, um die kühle Nachtluft zu genießen, dann war Ruhe im Schiffe und nichts als der monotone Schritt der Wache am Oberdeck hörbar.

Dieser ersten Feier von Kaisers Geburtstag folgte am 22. März eine zweite stillere, ohne Salut u. s. w., nur mit einer Theatervorstellung am Abend, wozu die Bühne mit Hilfe von Flaggen und Kulissen auf dem teppichbekleideten Achterdeck gar anmutig errichtet war. Als Gäste hatte sich der dänische Gouverneur und der deutsche Konsul mit ihren Gemahlinnen, sowie einige andere Herrn und Damen aus deutschen auf St. Thomas ansässigen Familien eingefunden, von den Offizieren aufs gastfreundlichste aufgenommen. Ein Prolog leitete das Ganze ein, dann erschien beim Hoch auf den obersten Kriegsherrn das mit Blumen bekränzte und von Waffenpyramiden umgebene Bild des Kaisers in bengalischer Beleuchtung hinter den Hüllen eines zurückgezogenen Vorhangs, hier in der kleinen deutschen Welt des Schiffes auf fremdem Gewässer allgemeinen Enthusiasmus erregend, während mitten hinein die Klänge des „Heil dir im Siegerkranz“ ertönten. Die vorzügliche Art, in welcher alsdann einige schauspielerisch veranlagte Vertreter der Mann-

schaften außer einer kleinen einaktigen Posse „Moritz Schnörche“ und der „Erfindung des Schießpulvers“, die „Weinprobe“ von Helmerding darstellten, fand allgemeinen Beifall. Der Abend verlief in ebenso würdiger, wie harmloser und ungetrübter Heiterkeit, und nur der folgende Tag warf einige Schatten auf die gehabten Genüsse, da einige der Festgenossen von der Offiziersmesse den allzureichlichen Konsum kalten Getränkes mit Magenbeschwerden bezahlen mußten, die sich in den Tropen doppelt leicht einzustellen pflegen. Zum Glück hatte man Zeit sich zu schonen, denn der ursprünglich für kürzere Zeit geplante Aufenthalt zog sich in die Länge, da eine von der Admiralität angekündigte Postsendung abgewartet werden mußte und so wurde auch das Osterfest auf St. Thomas gefeiert.

Der erste Feiertag am 25. wurde vor Charlotte Amalie mit einem tüchtigen Platzregen eingeleitet und mit einem Konzert des Musikkorps der „Olga“ am Lande beschlossen. Der öffentliche, hübsch angelegte und sauber gepflegte Garten neben dem dänischen Fort war gedrängt voll. Außer dem Kommandanten mit mehreren Offizieren und den offiziellen Personen, wie der deutsche Konsul mit Familie, war fast die gesamte Kaufmannschaft erschienen, welche hier die „feine Welt“ repräsentiert, und auch die farbige Bevölkerung hatte sich zahlreich eingefunden, da der Zutritt jedermann freistand. Es wurde nur Streichmusik gemacht, zum größten Vergnügen der anwesenden Neger, und zwar weniger aus Wohlgefallen an den Ouvertüren zu „Prinz Methusalem“, „König und Bauer“ u. s. w., worin ihnen nur die Übergänge zum fortissimo zu imponieren schienen, als an den Manipulationen der Geiger. Lachend zeigten sie namentlich auf den Beherrscher des Basses, wenn seine Hand in hastigen, energischen Griffen bei den Fortissimostellen am langen Hals seines tiefbauchigen Instruments auf- und abfuhren und ihm durch kühne Bogenstriche die stark brummenden und summenden Töne entlockte. Das Schlußstück, „Huldigung Sr. Majestät dem König Christian IX.“ endete mit der dänischen Nationalhymne, die einen wahren Beifallssturm entfesselte, dann drängte sich alles nach dem Orchester, um das wunderliche Ungetüm, Baßgeige genannt, die jetzt in ihrer ganzen imponierenden Gestalt an der Wand lehnte, in der Nähe zu besehen. In den Moment aber,

wo sie der Besitzer mit kühner Gebärde auf den Rücken schwang, entstand eine kleine Panik der umstehenden Schwarzen, die eine Attacke auf ihre wollhaarigen Köpfe fürchteten, bis sich das Mißverständnis auflöste und das Freudengeschrei und Gelächter um so größer wurde. Noch lange nachdem in dem leergewordenen Garten das Gas schon gelöscht war und tiefe Stille über Stadt und Hafen lag, ertönte das Lachen und Singen der heimziehenden Neger zum deutschen Schiff hinüber, welches nur noch wenige Tage im Hafen von St. Thomas weilen sollte. Am 29. März verließ die „Olga“ die Station zum zweiten Male und dampfte in südlicher Richtung auf Saint Vincent los, dessen Hauptstadt Kingstown am 3. April erreicht wurde.

Die Bucht von Kingstown erinnerte die Olgaleute in mannigfacher Beziehung an die Prince-Rupertsbay auf Dominica. Sie ist ebenso geräumig wie jene und gleicht ihr auch in den Bergen mit steilen, felsigen Abhängen. Die Stadt selbst durfte freilich nicht neben das Negerdorf Portsmouth gestellt werden. Auf der linken Einfahrtsseite springt ein steiler Felsenhügel weit nach dem Meere vor, von dem übrigen Lande durch eine tiefe Schlucht getrennt, über welche eine hohe, auf steinernen Pfeilern ruhende Brücke den Wanderer zum Fort Charlotte hinaufführt, dessen dominierende Lage inmitten eines üppig wuchernden Grüns die Blicke in erster Linie auf sich zieht, während die Stadt erheblich zurücktritt.

Hier auf dem fruchtbaren Eiland, wo der Urwald noch grünt und die unterirdischen Feuer des Vulkans La Soufrière noch glühen, wo zahlreiche Bäche strömen, wo aus jedem Gebüsch der hohe, rauchende Schlot einer Dampf-Zuckermühle ragt, wo Zucker, Baumwolle und Kokosnüsse u. dgl. angebaut werden und unter dem Schutz eines milden Klimas vortrefflich gedeihen, wie man sich auf verschiedenen Reitpartieen überzeugte, wurden hauptsächlich Übungen des Landungskorps der „Olga“ angestellt. Das günstige Terrain gestattete es, die Felddienst- und Marschbereitschaft wieder einmal durchzunehmen, zur großen Freude der Einwohner, auf welche das militärische Schauspiel so große Anziehungskraft ausübte, daß sie sich auch durch das wiederholte Regenwetter nicht abhalten ließ, die Schaulust zu befriedigen. Alt und Jung folgte den Abteilungen, welche mit der Musik

ihren Weg durch die Stadt nehmen mußten, um nach dem Übungsort zu gelangen, und trotz der größten Mühe gelang es den anwesenden englischen Polizisten nicht, das andrängende Publikum zurückzuhalten, am allerwenigsten da, wo sich Prinz Heinrich befand. Ein jeder wollte den Enkel des deutschen Kaisers und der Königin Viktoria, der da mit in Reih' und Glied stand, sehen, allen voran die Neger, die, neugierig bis zur Zudringlichkeit, sich dicht vor den Prinzen aufstellten, ihn angaffend oder angrinsend, und mit den Fingern auf ihn deutend. Viele Leute kamen auch an Bord, um, wie sie sich ganz naiv ausdrückten, „den Prinzen-Enkel ihrer Königin einmal zu sehen".

Außerdienstlich bestand die Aufgabe der Herren Offiziere darin, den überaus großen Anforderungen, welche die sehr gastfreie, englische Gesellschaft an sie stellte, zu genügen, und diese war nicht leicht. Zwei Festlichkeiten am Tage war die Regel, so daß die Offiziersmesse ihre Mitglieder in bestimmte Kohorten teilen mußte, um die Einzelnen leistungs- und genußfähig zu erhalten. An die vier wachthabenden Offiziere sich anschließend, wurden vier Gesellschaftskohorten gebildet und zwar in der Weise, daß die Kohorte desjenigen Offiziers, auf dessen Wache Besuche empfangen worden waren, diese Besuche erwidern mußte, während für eventuelle Einladungen diejenige Abteilung beordert wurde, deren Führer an dem betreffenden Tag Freiwache hatte. In schwereren Fällen, wie bei Ball, Deutschenfest, in der Offiziersmesse auch „Germanenschlacht" genannt, wurde dann die zweite und manchmal auch die drittnächste Kohorte mit herangezogen. Hinzukam, daß der Ankerplatz der „Olga" ziemlich weit vom Lande ablag, da kein Lootse oder Hafenbeamter der Korvette entgegen gekommen war, wenn auch andererseits jener Übelstand dadurch wieder ausgeglichen wurde, daß auf dem, von starkem Strom gegen den Wind gedrehtem Schiff eine gute Ventilation herrschte und die Existenz somit eine erträgliche war.

Alle diese Festlichkeiten erreichten ihren Abschluß durch einen großen Ball, den die Gesellschaft von Kingstown den deutschen Offizieren am 10. April gab, nachdem ein improvisierter, aber um so vergnügterer Tanz an Bord vorausgegangen war, und am 11. April nahm die „Olga" Abschied von der gastfreundlichen Stadt, um draußen auf dem Meer die zweifelhaften Segnungen

der Kalmen zu genießen. Nur in der kurzen Zeit vom 17.—22. April konnte die Leinwand dem Winde entfaltet werden, dann befand sich das Schiff in den Regionen jener langanhaltenden Windstillen, die plötzlich durch starke, in kurzer Folge aus allen Himmelsrichtungen kommende Windstöße unterbrochen werden. Segelschiffe werden in diesen Breiten oft wochenlang festgehalten, S. M. „Olga" hingegen überwand diese Unannehmlichkeiten mit Hilfe des Dampfes, übte am Tage die Mannschaft im Schießen mit Revolvern nach der Scheibe, und stellte ihre Bereitschaft in der Nacht vom 24./25. April durch Feuerlärm auf die Probe, um ihr am folgenden Tag beim Passieren des Äquators die Freude der Linientaufe zu gönnen.

Wieder wie am Abend des 1. Dez. 1878 an Bord S. M. „Prinz Adalbert" wurde — es war kurz nach 7 Uhr — das Schiff, scheinbar aus dem Meere, durch die übliche seemännische Formel: „Schiff ohoi!" angerufen und auf den Befehl: „Olga" „stoppen" zum Stillstehen gebracht, worauf der Abgesandte des Meergottes am hell erleuchteten Fallrepp erschien, von einer Ehrenwache und dem Musikkorps empfangen. Diesmal hatte sich Triton in eine Hülle von dicht zusammengehefteten, lang herabwallenden Palmblättern geborgen, während das Haupt ein meergrüner Turban zierte, aus dem die langen, gezackten Blätter einer zierlichen Kaktusart emporstanden. Die Dimensionen des weißen Bartes waren erstaunliche, der goldene Dreizack in der Rechten konnte als ein sprechendes Symbol einer imposanten Würde gelten, und das durch Triton zu übergebende Schreiben des hohen Gebieters Neptun, wohl ½ m im Quadrat mit entsprechendem Kouvert, schien die größte überhaupt mögliche Ausdehnung erreicht zu haben. Unter den Honneurs der Ehrenwache und den Klängen des Präsentiermarsches schritt der Ankömmling auf die Kommandobrücke zu, wo ihn der Kommandant mit dem Offizierskorps erwartete. Den ersteren begrüßend, meldete er unter Übergabe des Schreibens den Besuch seines hohen Gebieters zum folgenden Nachmittag 2½ Uhr und ließ sich sodann die Offiziere vorstellen, die ihm alle der Reihe nach die Hand ehrerbietigst reichten, voran Prinz Heinrich, der sie dem alten Freunde kräftig schüttelte. Zu seinem größten Bedauern stellte Triton bei dieser Gelegenheit fest, daß zwei der Herren zwar schon in China und Japan gewesen,

sich ihm aber sowohl auf der Hin- wie auf der Rückreise mit Hilfe der Fahrt durch den Suezkanal entzogen hätten, weshalb er sie ermahnte, sich würdig zur Taufe vorzubereiten. Dieselbe Ermahnung wurde auch an die ganze Besatzung gerichtet, dann trat Triton seinen gedeckten Rückzug an, indem diesmal die mit Werg, Terpentin, Theer und einem Kanonenschlag gefüllte Tonne explodierend ihre Schuldigkeit that und den Boten des Meergottes ungesehen in die Tiefe verschwinden ließ.

Auch die weiteren Vorbereitungen waren bereits in der alten Weise von den befahrenen Unteroffizieren in aller Stille getroffen worden. Fracks in allen Farben, mit langen und kurzen Schößen, bunte Kravatten, Hüte, riesige Stehkragen, Bärte, Perrücken, Nasen und dergleichen lagen bereit, und als nun der Donnerstag Mittag herangekommen war, da herrschte hinter den Hüllen des verhängten Schiffsvorderteils das Treiben eines ländlichen Theaters. Hier suchte Neptun verzweifelt seinen verlorenen Dreizack, während seine Gemahlin, Frau Thetis, absolut nicht mit ihrer Haartour und ihrer Büste fertig werden konnte. Dort zwängte sich jemand in den viel zu engen Frack, ein anderer wurde durch den Schiffsmaler, der eben eine ganze Gruppe in kohlschwarze Neger verwandelt, mit „echter" Ölfarbe geschminkt und wieder ein anderer hatte sich zu früh angekleidet und saß nun wartend in der Tropenhitze, indes die Tropfen des Angstschweißes mit der Schminke zugleich über das Gesicht liefen — es war ein buntes, bewegtes Bild von drastischem Humor, wie ihn eben nur das Schiffsleben kennt.

Die Scene, welche sich hierauf abspielte, als der große, mit Spannung erwartete Zug des Meergottes sich endlich näherte, stand nicht zurück.

Die Gewänder waren für diese Linientaufe mit besonderem Glanz hergestellt, die Purpurmäntel mit Schwan verbrämt zeigten, was man aus roten Flaggen und künstlich gezupfter Wolle herstellen kann und die goldene, vielfach gezackte Krone Neptuns und der Dreizack waren Meisterstücke der Kunst, Goldpapier auf Blech zu kleben. Auch an dem Herrscherpaar aus dem nassen Element waren gewisse Metamorphosen nicht zu verkennen. Neptun war entschieden gealtert, denn mit solcher Würde des Greisenhauptes hatte er die Krone noch nicht getragen, Frau

Thetis hingegen schien sich verjüngt zu haben. Das goldene Diadem im Haar stand ihr ganz allerliebst, nur die züchtig verhüllte Büste überschritt ein wenig das Ebenmaß, und ganz besonders die Füße zeigten noch die urwüchsige Länge und Breite, wenn sie einmal den Falten des langen Gewandes entschlüpften, wo sie sorgfältig verborgen gehalten wurden. Die Meerpolizei vor dem Wagen Neptuns, die verkörperte heilige Hermandad einer kleinen Stadt, mit den Kennzeichen der roten Kragen und den aus der Nase gewachsenen, struppigen Schnurrbärten, hatte diesmal eine besonders strenge Amtsmiene aufgesteckt, die Fülle der Orden, welche der neben dem Wagen herschreitende Page auf einem etwas verblichenen Sophakissen trug, war eine vielversprechende, während der Sekretär mit einem Monstrum von Frack, weißer Weste und viel zu engen Beinkleidern angethan, das büreaukratische Haupt zwischen die fußlangen Spitzen eines Stehkragens eingeklemmt, Mühe hatte, den meterhohen Cylinder und den Federhalter à la Hebebaum hinter dem Ohre zu balancieren. Was dieser Herr an Länge, das hatte der Pastor an Dicke zu viel, auch schien der würdige, alte Herr im weißen Bart unter der Last seiner Bibel, eigentlich eine künstlich behobelte und bemalte Kakaokiste von nicht unbeträchtlicher Größe, zusammenzubrechen. Diesem Paar reihte sich als nächstes Astronom und Steuermann würdig an, jener in Schwarz gekleidet und von einer gewissen wissenschaftlichen Würde, wie schon die unter der Hand des Zimmermanns allerdings etwas zu groß geratenen Symbole Sextant, Zirkel und Dreieck anzeigten, nur schien die etwas stark gerötete Nase anzudeuten, daß er lieber ins Glas als nach den Sternen schaue. Weiter schlossen sich der Hofbarbier und sein Gehilfe als vollendete Karrikaturen an, mit wahrhaft riesenhaften Instrumenten, als Rasiermesser, Schere, Kamm und Zange zum Zahnziehen, ferner Blecheimer voll Seifenschaum, Puder und allerhand Mixturen gegen mancherlei kleine Leiden.

Nun folgten im bunten Durcheinander Indianer mit kunstvoller Tätowierung, Skalpen im Gürtel und hohem Federkopfputz, Chinesen im Schmuck spitzer Schnurrbärte und langer Zöpfe, die Eskimos, ein bejammernswerter Anblick unter der Tropensonne, Neger mit schweren Keulen und endlich der Bärenführer mit dem Bär, beides vortreffliche Typen, jener ein rothaariger

Geselle mit einem breitkrämpigen Banditenhut und einem vollendeten Spitzbubengesicht, eine alte Pistole und einen blutigen Dolch im Gürtel, dieser wahrhaft „bärenhaft“ in allen seinen Bewegungen und Extremitäten, nur daß sein dicker Kopf mit dem weitgeöffneten Rachen gar zu sehr an das Haupt einer recht frommen Kuh erinnerte. — Wir verweilen nicht bei der weiteren Schilderung des sinnigen Mummenschanzes, lassen den Zug an den bestimmten Stellen Halt machen, während die Offiziere dem Meergott gegenüber auf der Kommandobrücke sich aufstellen, prüfen auch nicht die lange, in ebenso mühevollen wie metrisch bedenklichen Versen abgefaßte Ansprache, die an den schönen Satz anknüpfte: „Den alten Ruhm der deutsche Waffen, Sollt Ihr erhalten, neuen schaffen“, wir lassen ferner die Neger und Indianer und andere Vertreter fremder Völker die Steuerleute und Posten ablösen, den Steuermann mit Umständlichkeit den nullten Grad auf der Karte feststellen, die auch der Bär beschnuppert, und hören nur, wie Neptun die Taufe des Schiffes vollzieht, indem er so beginnt:

„Du trägst den Namen „Olga“ seh' ich,
Nach einer deutschen Königin;
So trage diesen stolzen Namen
In sonn'gen wie in stürm'schen Tagen!
Trag ihn in wilden Waffentanze,
Umstrahlet von des Sieges Glanze;
Den Lorbeerkranz sollst du erringen,
Der Königin ums Haupt zu schlingen
Auch ich geb' dir den Namen: „Olga“ — —.

Nachdem sich bei den Schlußworten von hoch oben ein Wasserstrahl auf Schiff und Deck ergossen, es somit seine seemännische Weihe erhalten, wandte sich der Meerbeherrscher an den Sekretär, sich die einzelnen Offiziere vorstellen zu lassen, und begrüßte zunächst den Kommandanten als alten Bekannten und fuhr dann fort:

„Euch sandte Deutschlands Heldenkaiser,
Den ich von meinem Götterthron
Unendlich oft schon hab' beneidet,
Wie er verehrt von der Nation!“ — —

Zum Zeichen seines hohen Wohlwollens verlieh er ihm den Orden „Zum goldenen Delphin“ mit der Devise: „Pro aris et focis“, oder wie die Mannschaft sich ausdrückte: „Für Altar und

Herd, zieht der Deutsche froh sein Schwert.“ In ähnlicher Weise wurden dem Dienstalter nach alle Offiziere begrüßt, nicht ohne daß jeder einen Orden mit passendem Wahlspruch erhalten, der meist mehr oder minder boshafte Anspielungen auf die Person des Empfängers enthielt. So erhielt einer der Herren, der durch dünne, leicht gekrümmte Beine ausgezeichnet war, den Orden von der Seespinne und der Ingenieur, von etwas barschem Wesen, den Knurrhahnorden mit Stacheln am Ringe. Als Prinz Heinrich an die Reihe kam, apostrophierte ihn Neptun so:

„Ich grüß' Euch, Hoheit, an der Grenze zwischen Nord und Süden!
Ich lenkte Eure Fahrt, damit kein Unfall Euch beschieden,
Ich sandte meine Wassergeister aus den Tiefen,
Befahl am 9. März den Stürmen, daß sie schliefen!
Ihr kreuzet mit der „Olga“ auf dem Ocean,
Geht fleißig Wache, braßt die Raaen an;
Ihr übt mit Fleiß und mit Bedenken;
Denn einst sollt Ihr die Flotte lenken! —
Die deutsche Flotte ist kräftig und mutig,
Doch Lorbeern erkämpfet hat sie noch nicht.
Dem deutschen Heer, des Landes Macht,
Steht immer noch die Flotte nach.
Empor gewachsen ist sie und gediehen,
Steht fest gegliedert, eine eiserne Phalanx;
Sie fördert unsres Reiches Blühen
Auch hier, an ferner Welten Strand. —
Und schlägt dereinst die Stunde, wo Geschütze brüllen,
Die Flotte dann in Pulverdampf gehüllt,
Den Eisenhagel sendet in der Feinde Reih'n,
Den Gegner sich'rem Untergang zu weih'n;
Von Feindes Mast die Flagge dann sich senket:
„Der Tag war Eur'!“ — „Die Schlacht von Euch gelenket!“
Dann klingt's im Jubel über's Meer:
„Jetzt ist die Flotte ebenbürtig unsrem Heer!“
Du Deutsches Reich magst ruhig sein,
Sie „Beide“ halten Wacht am Rhein.“ — —

„So reiche ich Euch, Hoheit,“ schloß der Sprecher, „zum Andenken den Seelöwenorden mit Diamanten und der Devise: Per aspera ad astra!“

Der Prinz reichte sowohl Neptun und Thetis huldvoll die Hand und wollte eben zurücktreten, als der Meerbeherrscher von neuem begann:

„Doch eins noch, Hoheit, hört' ich mit Vergnügen:
Ein Dachs soll stets auf Eurer Koje liegen;
Ein Ausbund soll's an Klugheit sein,
Hält nur das Deck nicht immer rein
Da nun nach altem Seegesetze
Ein jeder, der den Grad passiert,
Ob Hund, ob Hündin, groß und klein,
— Weil sie von Fl . . en selten rein,
Wird hier getauft wie jedermann,
Daß er als „Seehund" gelten kann:
Stippt ihn nur tüchtig in die Wogen,
Und engelrein wird er emporgezogen." —

Nachdem hierauf die Deckoffiziere vorgestellt waren, und jeder der Würdenträger im Reiche Neptuns seine Mission in drastischen Versen angekündigt, mit der Schlußmahnung an alle Täuflinge, ja recht artig zu sein, setzte sich der Zug nach der andern Seite in Bewegung, wo die von einer Dampfpumpe gespeiste, genügend große Holzwanne der Opfer harrte.

Der erste Täufling war ein Offizier, der sich auf dem schmalen Brett der nun folgenden Prozedur willig unterzog und unter den Händen des Barbiers und seiner Schergen im Wasser verschwand, wobei Prinz Heinrich als Taufpate fungierte. So folgte nach der Liste des Sekretärs Mann für Mann nicht weniger als 120 Täuflinge, und wer auf seinen Namensaufruf nicht erschien, wurde durch den starken Arm der Gerechtigkeit ereilt, herbeigeholt und doppelt streng vorgenommen. Auch der Dachs entging seinem Schicksal nicht. Während ihn Prinz Heinrich selbst hielt, wurde zu des Hundes größten Mißvergnügen Seife und Messer nicht gespart — ob mit dem Erfolg der „Engelreinheit" vermochte niemand zu sagen, sicher war nur, daß sein hoher Besitzer aus vollem Herzen die heiteren Stunden der Mannschaft mitmachte und selbst das Seinige dazu beitrug. Noch während der Taufe ließ sich der Prinz heimlich eine Pumpe anschlagen, nahm selbst das Mundstück in die Hand und übergoß unter großem Jubel des Schiffsvolkes Kommandant und Offiziere mit reichlichen Wasserstrahlen. Endlich tauchte auch der letzte der Täuflinge aus dem Bade auf, Barbiere, Sekretäre und andre Würdenträger im Reich des großen Neptun waren nicht wieder zu erkennen, der Bär hatte sich bereits aus dem Staube gemacht, in seiner dicken, braunen Hülle einer Ohnmacht

nahe, wie er seinem Führer zuraunte, alles triefte und löste sich in Wasser auf — aber man hatte doch die große Genugthuung, daß die Taufe einen äußerst würdigen Verlauf genommen. Einzelheiten des großen Ereignisses wurden am Abend noch ausführlich besprochen, als eine ganz menschliche Bowle die Bewohner der Meerestiefen zu behaglichem Plaudern vereinigte. Manches Hoch wurde auf das Wohl Neptuns und der Frau Thetis ausgebracht, auch in der Offiziersmesse herrschte eine animierte Stimmung, über dem Schiff aber war das Kreuz des Südens aufgegangen, jenes herrliche Sternbild, welches dem Hohenzollernprinzen nun bereits auf der zweiten Seefahrt leuchtete, und der „Olga" jetzt bei ihrer Annäherung an der Küste Brasiliens das Geleite gab, nachdem am 28. April die Insel Fernando Noruña, eine brasilianische Strafkolonie, passiert ward.

In brasilianischen Häfen.

Gespannte Erwartung. — Einfahrt in die Lagune von Pernambuco. — Deutsche Prinzenerziehung im Urteil des Auslandes. — Ausflug in die Campos (Escada). — Eine Stimme der Presse. — Pernambuco: Stadt und Bevölkerung. — Eindrücke von Bahia. — Die Tage von Santos: Topographisches. Jagdgelegenheit. — Nach São Paulo. — Unerhörte Zumutungen. — Ankunft des „Albatroß". — Die Landfeuer-Brigaden in Thätigkeit. — Der Aufenthalt verlängert. — Die Geburtstagsfeier am 14. August. — Aufbruch nach der Landeshauptstadt.

Schon in den frühen Morgenstunden des 1. Mai stand auf den hohen Molen des Hafens von Pernambuco eine tausendköpfige Menge, voll Spannung des Augenblicks harrend, wo das erste deutsche Kriegsschiff hier einlaufen sollte. Der elektrische Funke hatte die Nachricht von der Ankunft der Korvette aus der deutschen Reichshauptstadt durch Länder und Meere an den deutschen Konsul Pernambucos getragen, die Zeit war auf den letzten Tag des April oder 1. Mai angegeben und nicht vergeblich sollten die Neugierigen warten.

Sr. M. „Olga" hatte bereits am Abend des 30. April draußen vor Pernambuco Anker geworfen, um in der Frühe des nächsten Tages die Strecke nach dem Lande hin zurückzulegen. Hell schien die Morgensonne auf die fernen blanken Häuser, scharf traten die Umrisse von Türmen und Giebeln, von Batterien und Schiffen hervor, während das prachtvolle Uferbild im Norden mit Olinde und dessen Kirchen und erhaben gelegenen Gebäuden endete. Einst die Königin und Herrscherin der Meere, der kostbare Kampfpreis, um welchen Holland und Portugal blutig stritten, dann der Sitz katholischer Priesterweisheit, und noch später juristischer Gelehrsamkeit, ist Olinde von seiner Höhe herabgestiegen, hat die Rolle der entthronten Fürstin überkommen. Seine Häuser fallen ein, seine Kirchen stehen leer, seine juristische

Schule wurde nach Pernambuco verlegt, in seinen Straßen wächst Gras, weiden die Pferde, schön aber und reizend bleibt immer seine Lage, und gern verweilt der Blick des ankommenden Seefahrers auf seinen Mauern, bevor er nach der „Lagunenstadt“ da drüben hinüberschweift. Jetzt trat sie immer deutlicher hervor, immer näher kam der Strand, fast schien die Korvette auf das Ufer auflaufen zu wollen, da wendet sie in scharfem, schneidigem Bogen und tritt, von einem geschickten brasilianischen Lootsen geführt, bei nur zwei Fuß Wasser unter dem Kiel über die Barre in die Lagune von Pernambuco ein.

Es war gegen 9 Uhr vormittags, als brausender Jubel das stolze deutsche Schiff begrüßte, dessen Einfahrt nach dem Bericht eines Augenzeugen einen glänzenden Effekt machte. Unter den Klängen der brasilianischen Hymne dampfte die „Olga“ heran, alle Schiffe senkten ehrerbietigst dreimal ihre Flaggen auf Halbmast, die Korvette salutierte mit 21 Schuß, und von allen Forts wurde der Gruß erwidert. Sämtliche deutsche Schiffe im Hafen hatten geflaggt, die englischen zeichneten sich sogar durch ihren Schmuck besonders aus, während auch von den Straßen Festschmuck herübergrüßte. Nur wenige Schritte vom Lande machte die „Olga“ am Bollwerk fest, eine durchaus bequeme Passage für die zahlreichen Besucher, die sich an Bord begaben, und eine angenehme Nähe für die Menge, welche vom Morgen bis zum Abend bei Sonnenschein und Regenwetter auf den Molen stand, die günstige Gelegenheit benutzend, das Schiff zu betrachten und den Prinzen zu sehen. Als erster erschien der Gouverneur der Provinz, dann der deutsche Konsul und die Würdenträger der Stadt, ihnen folgten am andern Tage andere Personen von Rang und Stellung, ihre Besuche abzustatten, so daß die „Olga“ aus dem Salutfeuer gar nicht herauskam. Der deutsche Konsul und der deutsche Handel Pernambucos boten alles auf, um ihrer Freude über die Ankunft des hohen Gastes passenden Ausdruck zu verleihen, und noch am Abend fand eine große Festlichkeit an Land statt, wofür sich die Korvette mit einem glänzenden Frühstück revanchierte, dem auch die Vertreter des deutschen Handels beiwohnten.

Bei dieser Gelegenheit hielt der einzige Brasilianer unter den Gästen, Dr. Tobias Barreto de Meneses, einer der unter-

richtetsten Männer des Landes, der zugleich durch seine Hinneigung zu Deutschland und als Vorkämpfer für deutsche Sitte, Sprache und Bildung in Pernambuco wiederholt von deutschen Blättern genannt worden ist, eine zündende Rede in deutscher Sprache, worin er den jungen Fürsten begrüßte und hochleben ließ. Daß Prinz Heinrich auch in dem Hafen Dienst that, wurde hier besonders bemerkt, wie aus den Stimmen der Presse und anderen Berichten ersichtlich ist. So erzählt B. von Koseritz in seinen „Bildern aus Brasilien" (Mit einem Vorwort von A. Sellin. Leipzig u. Berlin. Verlag von W. Friedrich 1885) eine Episode aus dem Aufenthalt eines Freundes an Bord wie folgt:

„Als Freund Rösch die „Olga" besuchte, wurde er an der Schiffstreppe von einem jungen Offizier empfangen, der ihm, auf seinen Wunsch, den Kommandanten zu sprechen, in gefälligster und zugleich bescheidenster Weise Bescheid gab und ihm sagte: wo er den Kommandanten finden könnte. Als Dr. Rösch nun dem ebenfalls sehr liebenswürdigen Kommandanten den Wunsch aussprach, dem Prinzen Heinrich vorgestellt zu werden, entgegnete der Kommandant, das sei bei jener Gelegenheit unmöglich, da der Prinz gerade im Dienst sei. Der junge Lieutenant, der Dr. Rösch in so höflicher und bescheidener Weise empfangen und zurecht gewiesen hatte, war Niemand anders als der wachthabende Prinz Heinrich." Der Berichterstatter fährt dann fort: „Die preußischen Prinzen werden streng erzogen, sie müssen von der Pike auf dienen und erlernen den Dienst in allen Details; sie lernen gehorchen, um dereinst befehlen zu können; sie stehen auf kameradschaftlichem Fuß mit denen, die sie einstens beherrschen sollen. Welcher Unterschied gegen Brasilien! . . . ." In demselben Buche wird an anderer Stelle zum Aufenthalt in Rio de Janeiro noch erzählt, wie ein brasilianischer Capitão de mar e guerra, der in dienstlichen Angelegenheiten an Bord der „Olga" war, ganz aus dem Konzept gekommen sei, als er den jungen Prinzen (den er stets an der Seite des Kaisers gesehen) vor ihm die Honneurs machen sah, die seinem Range gebühren, und daran die Bemerkung geknüpft: „Der Mann sagte, er habe niemals geglaubt, daß die Sache wirklich so ernst genommen werde, und daß ein Prinz im Dienst wirklich nur Lieutenant z. S. sein könne.

Das sind eben Dinge, die hier zu Lande schwer zu begreifen sind, da die Prinzen von vornherein die höchsten Chargen bekommen, ohne den Dienst zu kennen. Sie lernen eben nur befehlen, und das erklärt vieles; denn gut befiehlt nur der, der gehorchen gelernt hat."

Den Himmelsfahrtstag, den 3. Mai, nahm Prinz Heinrich an einer ihm zu Ehren von der deutschen Kolonie veranstalteten Vergnügungstour teil, die ebenso bescheiden wie durch ihre Originalität interessant war. Um 7 Uhr 50 des Morgens verließ ein Extrazug, welcher den Prinzen und seine Begleitung, den Kommandanten mit dem dienstfreien Offizierskorps der „Olga", sowie die in Pernambuco ansässigen Deutschen und als einzigen Fremden den schon genannten Dr. Tobias B. de Meneses führte, die Station Cinco Pontos und kam um 9½ Uhr in Escada an. Die Fahrt war prächtig, hauptsächlich für Jemanden, der wie Prinz Heinrich noch keine Gelegenheit gehabt, die wundervolle Vegetation der brasilianischen Campos zu sehen. Die Winterzeit, in der man sich befand, trug ebenfalls zur Schönheit des Festes bei, denn die ganze Fahrt fand bei herrlichem Wetter statt. Bei der Ankunft am Bestimmungsort wurde der Prinz vom Obersten Marcionillo da Silveira Lins an der Station empfangen. Wagen und vorzügliche Reittiere standen bereit, und so setzte sich die Gesellschaft sogleich in Bewegung und begab sich nach Besichtigung der Stadt in das Palais des Obersten Marcionillo, wo sie von dessen Gattin empfangen wurde. Die reiche Einrichtung der Wohnung, sowie die glänzenden Vorbereitungen, die für den Empfang Sr. Hoheit getroffen waren, überraschten die deutschen Herren nicht weniger, als sie die chevalereske Gastfreundschaft des Kolonel angenehm berührte. Es fehlte an nichts, alles war vielmehr großartig und zeugte von Reichtum und Geschmack zugleich. Nach einem glänzenden Diner fanden verschiedene Vergnügungen statt, während welcher das mitgekommene vorzügliche Musikcorps der „Olga" spielte und reichen Beifall erntete. Nachmittags sprach der Prinz seinem Wirt den Wunsch aus, trotz heftigen Regens einen Spazierritt durch den Campo zu machen, der auch alsbald angetreten wurde und ungeachtet des Regenwetters ziemlich lange dauerte. Um 7 Uhr bestieg die Gesellschaft den Zug wieder und kam um 8½ in Recife an, wo

abermals Wagen bereit gehalten wurden, welche Prinz Heinrich mit den Offizieren sofort zur Rückkehr benutzte, um sich an Bord zu begeben.

Und wie bei dieser Gelegenheit nach dem Bericht des „Diario de Pernambuco" „die liebenswürdige und anspruchslose Weise bewundert wurde, an der Se. Hoheit sich mit allen unterhielt, wie der Jubel groß war, den man in den Zügen aller Landsleute des Prinzen las, weil sie ihn begleiten durften", so bemühten sich die Deutschen auch während der ganzen Zeit, wo die „Olga" im Hafen lag, den Gästen teils in ihren eigenen Häusern, teils in dem Klub „Concordia" die angenehmsten Stunden zu bereiten, worin sie von den englischen und brasilianischen Elementen der Gesellschaft aufs beste unterstützt wurden. Da die Nachrichten aus Rio über das dort herrschende gelbe Fieber ungünstig lauteten, so sah sich der Kommandant veranlaßt, den Aufenthalt in Pernambuco für die ganze Dauer des Monats Mai zu verlängern und auch noch den halben Juni zuzugeben, denn hier in dem „amerikanischen Venedig" war man gut aufgehoben, die „Olga" in dem sicheren Hafen und die Besatzung am Land.

Die Umgegend von Pernambuco ist nicht reich an Vegetation, aber trotzdem macht die Stadt mit den einzelnen schattigen Baumgruppen, welche die öffentlichen Plätze zieren, und mit ihrer Bevölkerung, unter welcher das farbige Element überwiegt, einen malerischen Eindruck. Besonders nach Nordwesten hin hat sich die Anlage von Gartenwohnungen weit hingezogen, und nichts ist angenehmer, als in diesen Gartenrevieren spazieren zu gehen. Unter mächtig hohen Kokospalmen blüht die farbenglühende Schaar prächtiger Alpinien und Hedychien, liegen hübsche, zum Teil prächtige Villen, in deren innerer Einrichtung europäischer Luxus herrscht, modifiziert nur durch die Erscheinungen des heißen Klimas, während in dem Mittelpunkt dieser Naturscenerie ein stiller Fluß sich dahinzieht, das liebliche Bild vervollständigend. Die Gewässer, welche Pernambuco den Charakter der Lagunenstadt aufdrücken und die Brenta und Piave vertreten, heißen hier Beriberibe und Capiberibe. Beide Flüsse wenig bedeutend und in den nördlichen Westdistrikten der Provinz entspringend, laufen in ziemlicher Entfernung und parallelen Krümmungen

nebeneinander nach Osten und gelangen so in die unmittelbare Nähe des Meeres. An dem Hafen von Olinde wird der Beriberibe südlich abgelenkt, von Süden kommt ihm der Capiberibe entgegen, so daß beide einen schönen Binnensee mit ziemlich bedeutender Insel in der Mitte bilden, um in dieser landseeartigen Gestalt noch beim Austritt ins Meer eine seltsame Ableitung zu erfahren.

Weit von Süden her läuft ein Felsendamm, ein Riff schnurgerade und parallel mit dem Festland von Süden nach Norden durch das Meer, und bildet so einen Hafen von der eigentümlichsten Beschaffenheit, dann einen zweiten größeren, Porto Seguro, an dessen nördlichem Ende eine vollkommen freie Ein- und Ausfahrt sich befindet, kaum 100 Meter vom Festland entfernt. Dieser Felsdamm, Pernambucos Lido, ist wenige Meter breit und ragt bei der Ebbe mehrere Fuß aus dem Wasser heraus, von der Natur nach allen Seiten scharf zugehauen, als ob Menschenhände ihn mit Schnur und Winkelmaß längs der Küste durch das Meer geschlagen hätten. Bei voller Flut schlagen die Brechwellen über ihn hinweg und beunruhigen allerdings diesen seltsamen Hafen etwas, in welchem Schiffe von über 5,5 Meter nicht einlaufen können. Am freien Nordende des Dammes, vor dem noch ein isolierter Block mit glattem Rücken wie eine Schildkröte bei niedrigem Wasserstande aus der Flut herausragt, die übel berüchtigte Tartaruga, steht ein Leuchtturm und ein kleines verfallenes Fort, für welches das auf dem Uferstreifen des Festlandes zwischen Beriberibe und dem Meer liegende Fort Brum als nächste Einfahrtsbatterie und Hafenschlüssel dient. Auf dem südlichen Ende der zwischen diesem Hafen und dem Beriberibe hinlaufenden Landzunge, welche einer kleinen Hafenbildung vollkommen entspricht, liegt nun das alte Pernambuco oder die Stadt am Riff, Cidade do Recife. Die Insel mitten in der Lagune ist vom neuen Stadtteil St. Antonio eingenommen, der sich durch breite, gerade Straßen und die von Moritz von Nassau gebaute Vriborg, jetzt Regierungsgebäude, auszeichnet, jenseits derselben liegt auf dem Festland, im Schmuck reizender, von Gärten umgebenen Villen wiederum der Stadtteil Boa Vista, Schoonzigt genannt zur Zeit der Holländer, mit der Rechtsschule, dem Gymnasium, dem großen Hospital Dom Pedros II. und dem Palast des Bischofs von

Olinde, während die Hafenstadt mit engen, unwirtlichen Straßen und teilweise hohen Häusern den Hauptsitz des Geschäfts bildet und das Marinearsenal, das Zollhaus (ehemals Kloster) und das Landtagsgebäude enthält.

So ist das Terrain, auf dem Pernambuco gebaut ist, auf das mannigfachste gegliedert, zu seinem regen Verkehr gleichsam bestimmt, worin ihm kaum eine zweite Stadt Südamerikas gleichkommt. Fünf Brücken verbinden diese drei Stadtteile, die auch wichtige gewerbliche Anlagen, wie Baumwollenwebereien, Schiffswerften,*) Maschinen- und Cigarrenfabriken bergen und den HauptHandelsplatz Brasiliens wie den Schwerpunkt für den ganzen Norden des Landes bilden. In den Kaufläden und zahlreichen Speicherräumen des Hafenstadtteils herrscht reger Verkehr und Wandel, wie er in Brasilien sonst nicht entwickelt ist. Von allen Nationen gehen die Flaggen aus und ein, England, Frankreich und die Vereinigten Staaten von Nordamerika befanden sich lange allein in lebhafter Konkurrenz um den Haupthandel, bis auch der deutsche Handel unter dem Schutz einer geachteten Flagge in den Wettbewerb eintrat, dem jetzt zum ersten Male ein deutsches Kriegsschiff hier zu Lande ein bedeutendes Relief verlieh.

Montag, den 18. Juni, verließ die „Olga" den schönen, vielen lieb gewordenen Hafen von Pernambuco wieder, nicht ohne daß sie sich vorher für die hervorragende Gastfreundschaft seiner Bewohner mit Diner und Ball an Bord erkenntlich gezeigt. Obwohl es heftig regnete, hatte sich doch eine zahlreiche Menschenmenge auf dem Quai eingefunden, die dem scheidenden Schiff Abschiedsgrüße zuwinkte. Unter Dampf ging es hinaus, um der hohen See zu begegnen, die mit der Korvette ihren Tanz versuchte und nach so langer Ruhe bei der Besatzung ungewohnte pathologische Zustände hervorrief. Seegang und Wind ließen jedoch bald nach, so daß schon am 19. Segel gesetzt werden

*) Zur Zeit der Anwesenheit der „Olga" wurde auf der sehr darniederliegenden brasilianischen Marinewerft in Pernambuco, nachdem sie mehrere Jahre lang ganz aufgegeben gewesen, nur Bootsbau im kleinsten Maßstab getrieben. Trotzdem befand sich ein brasilianischer Admiral an der Spitze, der übrigens ein äußerst liebenswürdiger Herr war und — eine Ausnahme unter den Civil- und Militärbehörden des Landes — gut französisch sprach.

konnten, unter denen die „Olga“, an sich kein besonders schnelles Segelschiff, langsam ihrem nächsten Ziel Bahia zukreuzte. Als der Morgen des nächsten Sonntag (24.) graute, wurde die brasilianische Küste in weiter Ferne von neuem sichtbar, gegen Mittag konnte man mit dem Fernglas, und bald auch mit unbewaffnetem Auge die farbenreichen Bilder und stetig wechselnden Scenerien von Bahia und Umgegend verfolgen. Hier schimmerten zierliche weiße Häuser aus herlichen Palmenwäldern hervor, dort fuhr die Pferdebahn auf guter Straße Bahia zu, um sich plötzlich den Blicken zu entziehen, die sofort auf einen neuen interessanten Gegenstand stießen, bis die „Olga“ um 6 Uhr langsam in den Hafen einlief, zum ersten Mal unter Segel.

Die brasilianische Küste, die von 8° südlicher Breite von der Stadt Pernambuco in ziemlich regelmäßiger Südwestrichtung verläuft, macht unter dem 13° südlicher Breite einen stumpfen Winkel, um dann rein südlich mit geringer Westneigung bis zum Kap Frio unter dem 24° südlicher Breite zu streichen. Gerade in dem angedeuteten stumpfen Winkel befindet sich eine herrliche, viele Meilen breite und tiefe Bucht, die sich dem einfahrenden Schiff weit aufthut und auch ein Ansegeln gefahrlos macht. Leicht und sicher ist der Zugang, keines Lootsen Weisung, kein Bakensignal braucht dem Schiff den Weg zu zeigen, und nur nachts dient das etwa 20 englische Meilen südlich von Bahia entfernte Blinkfeuer auf dem Morro de St. Paulo als Wegweiser, während der Eingang in die Bucht selbst von einem Leuchtturm dicht am Strande bezeichnet wird.

Die Cindad de São Salvador da Bahia de Todos os Santos (Bai aller Heiligen) zieht sich nun so lang an der Ostseite der Bucht hin, wie ihr voller Name auf dem Papier. Sie beginnt mit dem genannten Leuchtturm am Strand, inmitten einer kleinen Strandfestung auf einem Felsvorsprung gelegen, gegen welche das Meer hoch aufbrandet, gleich dahinter ragt das einsame Kloster oder die Kirche St. Antonio auf einem Vorsprung steil empor, und weiter unten am Strande bestreichen die unbedeutenden Batterien von St. Maria und St. Diego die Einfahrt in die Bucht. An diese Südspitze von Bahia lehnt sich auf der Höhe des Ufers eine Kette von Landhäusern, Gärten, Plätzen und das Fort St. Pedro, während unten am

Strand die eigentliche Stadt und zwar die Unterstadt beginnt, der hauptsächlichste Sitz des Handels mit Warenmagazinen, Schauläden, Zollhaus, Börse, Seearsenal, Schiffswerften und dem Bahnhof der São Francisco-Eisenbahn. Weithin zieht sie sich nach Norden und Nordwesten, um hier in einer langen Reihe von Strandwohnungen zu endigen, die sich allmählich bis zum fernen Romain und Montserrat hinaufziehen. Oben aber auf der langgestreckten Höhe liegt die Oberstadt, den unteren Stadtteil hoch überragend, ein Gewirre von Häusern, Kirchen, Klöstern, ein Chaos von Gassen und Plätzen, die auf den schroffen, düstergrauen Granitfelsen auf- und absteigen und namentlich bei Beleuchtung infolge des wahrhaft verschwenderischen Gasverbrauchs zur Nachtzeit einen feenhaften Anblick gewähren.

Die Straßenbilder Bahias tragen ein durchaus originelles Gepräge, weil sich in der weniger von europäischen Kulturelementen berührten Stadt alte nationale Eigentümlichkeiten besonders frisch erhalten haben. Wer sich nicht immer vergegenwärtigt, daß die Stadt in Brasilien liegt, hat den Eindruck, als ob er sich in der afrikanischen Residenz eines Negerfürsten befände, in welcher die weiße Bevölkerung nur accessorisch ist. Überall tritt der schwarze Typus in den Vordergrund, Neger am Strand, Neger in der Stadt, Neger in den hochgelegenen Quartieren. Alles, was rennt, schreit, arbeitet, schleppt, sind Neger, sogar die Pferde an den Droschken, wenn man die Träger der unvermeidlichen Tragsessel von Bahia, der Caderinhas so nennen darf. Und was sind es für prächtige Menschen, diese Bahianeger, mit ihrem muskulösen Körperbau und ihrer Elastizität, mit ihrer bei Männern und Frauen gleichmäßig hervortretenden Schönheit, die schon von Kennern zum Modell für plastische Kunstwerke für würdig erachtet wurden! — — —

Da der Aufenthalt für Bahia nur kurz bemessen und außerdem das Anlandgehen durch die große Entfernung des Ankerplatzes von der Anlegestelle sehr erschwert war, sah die Besatzung der „Olga“ verhältnismäßig wenig von Land und Leuten. Wer aber die Gelegenheit wahrnehmen konnte, der Unzahl von Kirchen und Klöstern und anderen durch massenhafte Verwendung von Marmor bemerkbaren Bauten, wie sie die Hauptstadt des Landes kaum aufzuweisen hat, seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, wer

ferner am südlichen Ende der oberen Stadt, der sogenannten Viktoria, weilte und von dem „Passino publico“, der öffentlichen Promenade, inmitten der erquickenden Kühle der Mangobäume bei der drückenden Hitze des Tages einen Blick auf die schöne, zu Füßen blitzende Bucht und das rauschende Meer warf, mußte gestehen, daß die Stadt, die anfangs im Innern eine gewisse Enttäuschung bereitet, großer Schönheiten nicht ganz entbehrt. Auch an angenehmen Menschen fehlte es nicht. So war der Präsident der Provinz, früher Minister des Auswärtigen in Rio de Janeiro, der Prinz Heinrich seinen Besuch machte, eine äußerst sympathische und angenehme Erscheinung, während die Deutschen Bahias sich wenigstens bemühten, sich von der besten Seite zu zeigen und die Anwesenheit des hohen Gastes und des deutschen Kriegsschiffes mit patriotischen Festlichkeiten gebührend zu feiern.

Montag, den 2. Juli, morgens gab die „Olga“ einen Salut von 21 Schuß ab aus Anlaß eines großen nationalen Festes, der Feier der Unabhängigkeitserklärung Brasiliens von Portugal, und ging eine halbe Stunde später nach Santos in See.

In den ersten 48 Stunden von einem prächtigen Segelwind begünstigt, mußte sie in der Folge von den Launen des Wetters manches leiden, hatte dafür aber die Genugthuung, auf dieser 14tägigen Reise die Zone der Tropen mit der südlich-gemäßigten zu vertauschen, um sich im Hafen von Santos, welcher am 16. Juli erreicht wurde, eines herrlichen Klimas zu erfreuen. Des Nachts konnte sich die Besatzung nach langer Zeit wieder einmal ordentlich mit einer wollenen Decke zudecken, ja ging man ein paar Stunden landeinwärts, was gleichzeitig bergaufwärts bedeutete, so hatte man sogar Gelegenheit, ordentlich zu frieren.

Die Einfahrt in die Bucht von Santos ist bemerkenswert wegen ihrer Naturschönheit. Nach Osten erheben sich die Höhen der großen Insel St. Amaro, während westlich ein flacherer und grüner Boden den Meeresarm einschränkt. Nachdem eine an schrägen Felsabhängen klebende Festung passiert ist, fährt das Fahrzeug an grünen Gestaden vorüber, die mehr und mehr bewohnt erscheinen, und im Hintergrund von der Serra St. Paulo wie von einem mächtigen Festungswall überragt werden. Nach Osten umgebogen, hält man dann vor der in einem langen Zug längs des Ufers sich hinziehenden Stadt, die obwohl klein

(15 000 Einwohner) und sehr alt (1546 gegründet) gegenwärtig doch ein ganz modernes Aussehen angenommen hat und durch seine von Jahr zu Jahr sich steigernde Ausfuhr und durch den Handel mit Kaffee auch für deutschen Unternehmungsgeist von Wichtigkeit geworden ist, so daß auch hier das Erscheinen der „Olga“ mit Freude begrüßt wurde.

Seitens der Offiziere wurde vor allem die Gelegenheit benutzt, in den von natürlichen Kanälen durchzogenen Magroven-sümpfen, die alles mögliche Getier bergen, die Jagd auszuüben, wobei in nächster Nähe von Santos Kaimans und verschiedene Arten Waldvögel, in weiterer Entfernung von der Stadt aber Vierfüßler, wie Hasen und Wasserschweine erlegt wurden, während die Jäger auf ihren Streifzügen noch die besondere Genugthuung hatten, in den zerstreut liegenden Gehöften mit wahrhaft rührender Gastfreundschaft aufgenommen zu werden. Mitten in diese angenehme Abwechslung hinein fiel jedoch für Prinz Heinrich auch hier eine offizielle Verpflichtung, die ihn am 18. Juli mit der Eisenbahn*) nach der Hauptstadt São Paolo führte und starke Zumutungen an die eigene wie aller Beteiligten Leistungsfähigkeit und Geduld stellte.

Das Empfangen von Deputationen, die Entgegennahme eines Fackelzuges und die Gesangsvorträge der deutschen Liedertafel vom Balkon des Hotels aus gingen noch allenfalls an, aber der Besuch aller der geselligen Vereinigungen der Deutschen, die beinahe ein Viertel der Einwohnerschaft bilden, war selbst für die überall bewunderte Ausdauer und Repräsentationsfähigkeit des Prinzen zu viel. Als man den hohen Herren abends um ½ 10 Uhr, nachdem er eben von einem Mittagsessen kam, in dem Festlokal vor einer gedeckten Tafel Platz nehmen ließ, unmittelbar unter dem Orchester, dessen Musikanten ihre grellen Trompetentöne dem Prinzen aus einer Entfernung von etwa 5 Fuß in die Ohren schmetterten, eine geradezu schmerzvolle Wirkung bei ihm verursachend, als sich die Landsleute jeden Alters und jeden Geschlechtes um ihn drängten, voller Neugierde, einen Königl. Prinzen den offiziellen Heringssalat essen zu sehen,

*) Die von Santos nach São Paolo führende Eisenbahn ist an den steilsten Stellen mit Drahtseilbetrieb versehen und wurde von Engländern erbaut.

ergriff der so Gefolterte sogleich nach den ersten Tönen ein Bierglas, brachte ein Hoch auf den deutschen Kaiser aus, welches die gänzlich direktionslose Musik mit dem Fatinitza-Galopp begleitete, und verließ mit Gefolge das Lokal, vor welchem vorsichtshalber die Wagen bereit standen. Später erfuhr man, daß kurz nachdem Prinz Heinrich die „Festversammlung" verlassen, der erste deutsche Landsmann herausgeworfen wurde, wie denn überhaupt die deutsche Kolonie von São Paolo nicht die besten Eindrücke hinterließ, weil sie meist aus Handwerkern besteht, die, im Brasilianerthum aufgehend, die guten Eigenschaften ihres Volkes gegen die schlechteren der neuen Heimat vertauschen und auf keinen grünen Zweig kommen.

Wenn die in São Paolo erscheinende deutsche Zeitung „Germania" in einem warm gehaltenen Artikel das „herzgewinnende Auftreten des Prinzen" feiert und zu dem Verlauf jener Festlichkeit die Bemerkung macht: „Der Empfang hätte vielleicht glänzender, namentlich ceremoniöser sein können, doch wird Prinz Heinrich wohl herausgefühlt haben, mit welcher aufrichtiger, ungeheuchelter Freude und Herzlichkeit die hiesigen Deutschen sein Kommen begrüßt haben", so war der Prinz nach seiner ganzen Eigenart gewiß der letzte, eine ihm erwiesene Aufmerksamkeit, namentlich wenn sie das Gepräge der Unmittelbarkeit und ungeschminkter Herzlichkeit trug, gering zu achten, abgesehen davon, daß er den an ihn herantretenden Anforderungen der Repräsentation gegenüber nur das eine, auch ihm in Fleisch und Blut übergegangene Pflichtbewußtsein der Hohenzollern kannte. Hier war jedoch die Grenze des Erlaubten überschritten. Das Ovationsbedürfnis der Söhne dieses Landes war so groß, daß, wo der Prinz öffentlich erschien, sofort Jemand Anstalt machte, ihn in längerer Rede zu feieön. Kein Wunder also, daß der Prinz u. a. auch in Santos bei einem Wohlthätigkeitskonzert veranlaßt wurde, sich sofort zurückzuziehen, und sich gelegentlich über diese Ovationswut zu beklagen.

Da gab es Sonnabend, den 28. Juli, einen besseren Klang, als am Nachmittag gegen 4 Uhr Sr. M. „Albatroß" in den Hafen einlief, von der „Olga", mit der Kapelle an Bord, unter den Klängen des Preußenliedes, des Hohenfriedberger Marsches und der „Wacht am Rhein" empfangen. Der „Albatroß" ging

dicht hinter Sr. M. „Olga“ vor Anker, um bereits zwei Tage später gemeinsam mit ihr an einem Rettungswerk teilzunehmen.

In der Nacht vom 30. auf den 31. Juli wurde plötzlich alarmiert, und als die Mannschaft am Deck erschien, glänzte ihr heller Feuerschein vom Strande her entgegen. Es brannte dicht am Ufer ein vierstöckiges Gebäude, dem sofort die Land-Feuerbrigade der „Olga“, ca. 120 Mann, mit einer Spritze, Rettungsapparaten und Feuergeräten, und ebenso die Feuerbrigade des „Albatroß“ zu Hilfe eilte. Es herrschten die nicht bloß dem Lande Amerika und im besondern Brasilien eigentümlichen Zustände: Mangel an Löschapparaten neben schlechter Beschaffenheit derselbenen, sowie Ohnmacht der Polizei. Hinzukam noch das Treiben des aus Negern und Mulatten bestehenden Pöbels, welcher nicht bloß die Löscharbeiten hinderte, sondern auch stahl, so lange etwas fortzuschleppen war, so daß die erste Aufgabe der gelandeten Mannschaften darin bestand, die Menge mit den Waffen in der Hand zurückzutreiben und die Brandstätte abzusperren. Das brennende Gebäude war nicht mehr zu retten, wohl aber konnte durch Niederreißen des Nachbarhauses das weitere Umsichgreifen des Feuers verhindert werden, wie es auch geschah. Gegen 2 Uhr, nachdem die einheimische Polizei Herr der Lage geworden und weitere Gefahr nicht mehr zu befürchten war, kehrten die Mannschaften mit dem Bewußtsein, ihre Schuldigkeit gethan zu haben, auf die Schiffe zurück, wie denn auch die Presse von Santos ihres Lobes voll war, indem es offen ausgesprochen wurde, daß ohne das energische Eingreifen der deutschen Seeleute die Stadt oder wenigstens ein großer Teil derselben ein Raub der Flammen geworden wäre.

Prinz Heinrich war während dieses Intermezzos mit dem Kommandanten und einigen Offizieren auf einem Jagdausflug abwesend und als er am Mittwoch den 1. August zurückkehrte, da mußte die beabsichtigte Abfahrt nach Rio wegen der noch nicht erloschenen Fieberepidemien von neuem verschoben werden, und nunmehr gestaltete sich der Aufenthalt in dem schönen Hafen ganz besonders angenehm, ja fast idyllisch. Da die offiziellen Festlichkeiten glücklich vorüber waren, konnte der Prinz die Gelegenheit wahrnehmen, der Fazénda eines Herrn Vergeiro einen dreitägigen Besuch abzustatten, Offiziere und Mannschaften

fühlten sich dank der kühlen Witterung körperlich und geistig vortrefflich, und wenn auch die Jagdausflüge an den freien Tagen geringere Beute lieferten, als zuerst erwartet worden war — Prinz Heinrich hatte nur zweimal das Glück, einen Alligator zu erlegen — so bot doch die noch völlig tropische Natur von Santos die schönsten und besten Genüsse, welche die Jagdfreuden bei weitem übertrafen, während der herannahende 14. August, der Geburtstag des Prinzen, einen Festtag für die ganze Besatzung bedeutete. Der Morgen, wahrhaft kaiserlich angebrochen, nachdem die letzten Wochen immer einen trüben Himmel gebracht hatten, wurde mit der üblichen Reveille eingeleitet, welcher ein Choral und hierauf ein Marsch folgte. Um 8 Uhr brachte dann die Musik dem Prinzen ein Ständchen, und zwei Stunden später, als alles zur Musterung angetreten war, ertönten drei kräftige Hurrahs, in welchen Offiziere und Mannschaften den Gefühlen der Verehrung für Se. Königl. Hoheit begeisterten Ausdruck verliehen. Am Nachmittag wurde von seiten des Prinzen ein Ausflug unternommen, der Abend aber sah den Zurückgekehrten mit sämtlichen Offizieren, auch denen des „Albatroß", vor der Rampe einer kleinen Bühne, in der bekannten Weise aufgeschlagen, wo die erprobten schauspielerischen Kräfte der „Olga" unter ungeheuerer Heiterkeit und schallendem Applaus ein Singspiel „Die Liebe zur Kunst" und noch ein andres kleines Stück zur Aufführung brachten, worauf ein großes Feuerwerk abgebrannt wurde. Das Schiff war ringsum mit bunten Lampions behängt, auf den Raanocken brannten Leuchtfackeln, indes sich auf Deck alle Wunder der Pyrotechnik entfalteten. In einem Funkenmeer drehten sich die Sonnen, die Feuerfontänen sprühten, die Pots à feu warfen ihre bunten Leuchtkugeln und Schwärmer in die Luft, bengalische Flammen ließen die Korvette und die nächste Umgebung in magischer Beleuchtung erscheinen, auch vom „Albatroß" drüben blitzte es in bunten Flammen auf, bis ein riesiges H mit der Krone darüber an Bord der „Olga" den glänzenden Schlußeffekt bildete, zugleich auch den natürlichen Höhepunkt der Tage von Santos, denn am folgenden Tag sollte die „Olga" den Hafen verlassen.

Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro: Landschaftlicher Eindruck. Hafenbild und Stadtansicht. — Die Einfahrt der „Olga". — Empfang des Prinzen durch den Kaiser. — Die Persönlichkeit Dom Pedros II. — Einst und jetzt. — Im Stadtschloß — St. Christovão. — Lebensführung und Charakterzüge des Herrscherpaares. — Besondere Auszeichnung des Prinzen. — Das „Diario official" über den fürstlichen Besuch. — Der Kaiser wieder an Bord. — Im Marinearsenal. — Das Picknick im botanischen Garten — Die „Olga" ins Dock. — Prinz Heinrich nach Petropolis. — Das Diner in der „Germania". — Die Stadt Rio im Innern. — Eine ungehaltene Rede. — Bei Hofe. — Die „Olga" zu Dampfproben nach der Ilha Grande. — Festgefahren und wieder flott. — Malstudien in der Ubatuba-Bay. — Zum zweiten Male in Rio. — Der Abschied.

Am 15. August, morgens 8 Uhr, war die „Olga", von den Hurrahs des „Albatroß" begleitet, bei stürmischem und regnerischem Wetter in die See hinausgedampft, mithin nicht unter günstigen Aussichten für die Einfahrt in Rio, auf welche die Erwartung der ganzen Besatzung gerichtet war. Aber der Wettergott hatte ein Einsehen. Donnerstag, den 16. August, lag das Meer wieder ruhig und in hellstem Sonnenglanz da, in allen Tinten von Grün und Blau spielend. Die „Olga" setzte sich im Laufe des Vormittags aufs sauberste und schönste instand, und nun ging es mit gespannter Aufmerksamkeit der weltberühmten Bai zu.

Bald zog eine größere Gebirgsgruppierung die Augen auf sich nach Westen hin, da, wo der brasilianische Riese am Strande schlummert in der Länge von über eine Meile hingestreckt. Von der kühnen, sonderbar gestalteten Gavia und der Pedra bonita ist das Haupt gebildet, der bewaldete Alto do Corcovado (712 Meter) bezeichnet die Mitte des Riesenleibes, während der 387 Meter hohe, unmitterlbar aus dem Meer emporragende São de Açucar (paõ d'assúcar, pain de sucre, Zuckerhut) eine vegetationslose, hinten übergeneigte Pyramide, seinen Fuß bezeichnet.

Bald erschien in großer Nähe zur Linken der Korvette, steil wie ein aufrechtstehender Damm, das sonderbare Felsgebilde, welches der Neuling mit besonderem Interesse, der ergraute und ortskundige Seemann aber unter der stillen Frage betrachtet, ob der alte Geselle da drüben nicht auch ein wenig gealtert sei. Andere sonderbare Bergformen schlossen sich an, „den Dekorationen einer Zauberoper gleich, bei denen sich jeder sagt, so etwas kann in der Natur nicht vorkommen," *) — und nun that sich die berühmte, nur etwa 1600 Meter breite Bresche auf, die Einfahrt in die Bucht, auf der einen Seite vom „Zuckerhut", auf der andern von Pico (228 Meter) mit dem Fort St. Cruz begrenzt, hinter welchem das Gestade sich wieder zu schroffen Felsen erhebt. Hochauf brandet der frei heranrollende Ozean gegen das Felsenthor, zahlreiche Segel ziehen in der Ferne über die stets leicht bewegte Wasserfläche, Palmen schwanken über den schäumenden Tiefen, drüben in St. Cruz, unter dessen Festungswällen die Korvette hindurchstreicht, lösen sich die Feuerschlünde zum Salut von 21 Schuß für die entfaltete prinzliche Standarte, bis endlich das Hafenbild sich aufrollt, welches, wie einstimmig bezeugt wird, zu den schönsten der Welt gehört.

Auch Prinz Adalbert schreibt in seinem Tagebuch: „Nie hat ein Anblick mich so mächtig ergriffen —; selbst der des lärmenden, großartigen Neapels mit seinem wundervollen Golfe, verschwindet dagegen; selbst die orientalische Herrlichkeit Konstantinopels, wo weiße Kuppeln und schlanke Minarets stolz auf reizenden Hügeln thronen, wo Cypressenwälder die Gräber der Moslims beschatten, und das alles belebende Band des Bosporus von Serais, Hissars und zahllosen Ortschaften gesäumt, sich lieblich zwischen Asien und Europa hindurchschlängelt — selbst Konstantinopel riß mich nicht so hin, wie der erste Eindruck von Rio de Janeiro! — Weder Neapel, noch Stambul noch irgend ein Ort der mir bekannten Erde, selbst die Alhambra nicht kann sich an magisch-phantastischem Zauber mit der Einfahrt und dem Golf von Rio messen! — Es enthüllen sich Wunder vor unseren Augen, die wir auf Erden nicht geahnt. Jetzt war es uns klar, warum einst die ersten Entdecker diesem Lande den Namen „neue Welt gegeben". — —

*) Worte des Prinzen „Adalbert" aus der Reise nach Brasilien.

Je näher die „Olga“ kam, um so mehr gewann alles an Form, Farbe und Bedeutung. Die Bai, welche einen der schönsten, geräumigsten und sichersten Hafen der Welt bildet, — nur die aus N.-W. kommenden Böen (terraes altos) werden manchmal gefährlich —, lag in ihrer ganzen Breite von etwa 22 Kilometern da, auf allen Seiten von malerischen, stellenweise bis dicht an das Ufer heranreichenden Hügeln umgeben, nach der Seite der Praia (Küste) de Icarahy bei Nictheroy aber, wohin die Korvette sich alsbald wandte von schroffaufsteigenden Felsen begrenzt, die hoch oben mit Villen, Gärten, Pavillons besetzt sind, während die Wogen unten auf feinem weißen Sand plätschern und romantische Felsstücke umspielen, welche von Lianen und Parasiten bedeckt, mitten im Wasser stehen.

Eine weitere Situationsschilderung versagt hier völlig. Was der Landschaft von Rio den wundervollen Reiz giebt, das ist die frappante Reihe von Gegensätzen, die sich hier begegnen. Ein ewig bewegter Ozean und ein ewig starres Granitgestade; eine üppige Vegetation am unmittelbaren Rande der kahlsten Abhänge; um die festen Gipfel höherer Berge leicht bewegte Wolken; der blaue Himmel und ein im nächsten Augenblick daherrasendes Gewitter; Meeresstille und glückliche Fahrt, dann nach wenig Stunden Schiffbruch draußen an drohender Klippe — so lösen sich die schnell wechselnden Scenerien und Vorgänge in diesem Hafen ab. Und nun das stetige Kommen und Gehen der Fahrzeuge, welche der Bucht von Rio erst ihren vollen, anmutigen Landschaftscharakter aufdrücken, die Menge kleiner Segel, die hin und her ziehen, von dem bescheidenen Leinwandstück im Canot des gelben Fischers bis zu den vielen Hunderten von Quadratmetern, die auf den Masten des stolzen Kriegsschiffes sich blähen! — Es war ein prächtiges, entzückendes Gemälde, welches sich vom Deck der „Olga“ aus darbot, und noch war eine Steigerung zu erwarten, denn drüben am Ufer, da wo sich das großartige Rio mit einem Meere von Dächern, Kirchen, Klöstern und Türmen, mit den pittoresken Terrassen und den felsigen Vorsprüngen der Vorstadt Botafogo erhebt, wo ein weites, liebliches Thal eine lachende Ebene landeinwärts zwischen anmutigen Hügeln ausfüllt, — da lag erst der eigentliche Glanzpunkt des Gemäldes.

Die Hebungen und Senkungen des Terrains machen die Lage der Stadt ausnehmend malerisch. Die Kirchen auf den Höhen, die hellblinkenden Häuser, die Fülle tiefgrüner Gebüsche, welche unter diesem Himmel der winterlichen Ruhe nicht bedürfen, alles vereinigt sich über der hellgrünen Flut, die sich in leichter Brandung an dem vielgestaltigen Ufer bricht, zu einem wunderschönen Gesamtbild. Und immer neue Anziehungspunkte treten in den Gesichtskreis, sei es nun, daß das Auge an dem wunderbar gekrümmten Rücken des Corcovado oder an den schlucht- und waldreichen Höhen der Tijucca mit ihren vielzackigen Linien hängt, die als Vormauer anderer Bergketten im Südwesten der Stadt sich aufbaut, während im Norden und weiter entfernt die bizarr gestalteten Zacken des Orgelgebirges (Orgãos) und die waldige Serra aufragt, hinter welcher Petropolis liegt. Sich von dem Gesamteindruck im Einzelnen Rechenschaft zu geben, hält schwer. Es ist ein Schwung der Linien, eine Glut der Farben und eine Fülle des Lichtes und Glanzes, die in ihrem Zusammenwirken etwas Berauschendes hat.

Das rein militärische Auge verliert allerdings auch hierbei die Nüchternheit des Blickes nicht. Von dem lieblichen Bananen- und Palmenhügel Morro da Gloria, an dessen Abhang ein kleines Kirchlein hervorblickt, kehrt es zu der gerade in der Front liegenden Insel Villegagnon mit ihrem Fort zurück, und hinter ihr erhebt sich der Moro do Castello, der nach Osten hin in die scharfe Punta do Calabouço ausläuft und das Kriegsarsenal und einen Leuchtturm trägt. Hier fängt das eigentliche Rio an, dessen nordöstliche Fassade von Quais eingefaßt und von den auf der Ilha das Cobras liegenden Batterien bestrichen wird.

Dorthin an den Strand, der heute ein besonders belebtes Bild zeigt, verlegen wir für einen Augenblick unseren Standpunkt, um die Einfahrt der „Olga“ zu beobachten.

Die Quais sind mit Menschen bedeckt, in der Stadt haben die Gesandtschaften und Konsulate geflaggt, sämmtliche Kriegsschiffe, brasilianische wie fremde, prangen gleichfalls im Flaggenschmuck, die stolze deutsche Korvette, welche daherkommt, salutiert, die Forts und alle im Hafen liegenden Kriegsschiffe erwidern den Gruß, so daß eine Viertelstunde lang der Hafen von den

Schlägen der schweren Festungs- und Schiffsartillerie dröhnt, die Matrosen paradieren in den Raaen, und sogar die hier liegende französische „Minerve“, welche der deutschen Flagge in Dominica und Trinidad ausgewichen war, bringt ihr jetzt ein Hurrah. Der Kaiser Dom Pedro II., im einfachen Interimsrock eines brasilianischen Admirals, begleitet von seinen beiden Kammerherrn, Staatsrat Miranda Rego und General Miranda Reis, sowie dem Staatsrat Andrade Pinto und dem Adjutanten, Kapitän z. S. Barbedo, besteigt die kaiserliche Rudergoelette und nähert sich der noch in der Fahrt begriffenen Korvette, während Conde d'Eu, der Kronprinz, in der großen Generalfeldmarschallsuniform, begleitet von seinen Adjutanten und Kammerherrn vom Arsenal abfährt. Jetzt legt die kaiserliche Goelette an der „Olga“ an, das Schiff salutiert, die paradierenden Matrosen in den Raaen empfangen den Kaiser mit Hurrah, und während die Ehrenwache präsentiert, steigt der Kaiser, von Prinz Heinrich und dem Kommandanten am Fallrepp empfangen, an Bord. Der Kronprinz mit seiner Begleitung folgt.

Der Aufenthalt der hohen Gäste an Bord war nur von geringer Dauer. Nach kurzem Verweilen in den unteren Empfangsräumen erschien der Kaiser wieder am Hinterdeck, von wo er sich die paradierenden Schiffe ansah, in freundlicher, französisch geführter Unterhaltung mit Prinz Heinrich begriffen, dann als das Schiff vor Anker ging, bestieg er unter dreifachem Hurrah der Mannschaften in den Raaen und dem Salut von 21 Schüssen die Galeota imperial wieder, in welcher Prinz Heinrich an seiner Seite Platz nahm, um, gefolgt von dem Kommandanten und dem deutschen Geschäftsträger, Herrn von Mutzenbecher, dem Konsul Dr. Koser und dem Vizekonsul Weber, die bereits an Bord gekommen waren, nach dem Marinearsenal zu fahren. Dort machte das Batalhão Naval die Honneurs, kaiserliche Kutschen erwarteten die hohen Herren am Strande, und bald rollten sie dem Kaiserlichen Palais der Stadt (paço de cidade) zu. Im ersten Wagen saßen im Fond der Kaiser und Prinz Heinrich, auf dem Rücksitz Conde d'Eu und Staatsrat Andrade Pinto, während der zweite die übrigen Herren des Gefolges führte.

Es war ein denkwürdiger Einzug und fesselnder Anblick zugleich.

Hier die sympathische Jünglingsfigur des Hohenzollernprinzen in der ebenso einfachen wie kleidsamen Uniform eines Lieutenants z. S., der in respektvoller Haltung den erklärenden Worten des Kaisers lauschte und den Brasilianern allgemein auffiel durch seine bereits männliche Schönheit, „eine wahre Apollofigur mit energischem Kopf, blauen Augen, blondem Haar und einem Ausdruck von Güte, der stark an seinen Vater erinnert“, wie sich eine Stimme des Landes vernehmen läßt; dort die imponierende Gestalt des greisen Kaisers, mit einem unendlichen Wohlwollen in den Zügen, welches das ganze Dasein des Herrschers kennzeichnet, ein auf- und untergehendes Gestirn nebeneinander. Hatte doch Dom Pedro II. bereits als Kaiser Prinz Adalbert bei seinem Aufenthalt in Brasilien empfangen, so daß letzterer in seinem Tagebuche bemerken konnte: „Dom Pedro II., für sein Alter geistig außerordentlich vorgeschritten, dagegen körperlich vielleicht bis jetzt weniger entwickelt, ist von kleiner Statur und trotz seiner Jugend eher stark zu nennen; sein Kopf groß, das Haar blond, die Züge wohlgebildet; sein blaues Auge drückt Wohlwollen aus. Erst 17 Jahre alt, war sein Wesen gesetzt, wie das eines gereiften Mannes; dabei zeigte er viele Freude an der Wissenschaft, und hat in jeder Beziehung sehr gründliche Studien gemacht. Vor allem liebt er die Geschichte, aber auch andere Zweige des Wissens umfaßt er mit Interesse, u. a. die Botanik. Selbst in der Kunst, namentlich in der Malerei, leistet der junge Fürst bereits etwas Tüchtiges. Auch hierin spricht sich sein ernster Charakter, sein Interesse an allem Großen und Edlem aus, denn er pflegt die Porträts der großen, in der Geschichte berühmten Regenten, deren Vorbild er nacheifert, zum Gegenstand seiner Darstellung zu wählen. — Schon um 6 Uhr morgens steht der Kaiser auf, um sich mit allen Kräften den Staatsgeschäften zu widmen. In der Zeit, welche ihm übrig bleibt, beschäftigt der junge Monarch sich besonders mit Lesen, wobei ihn sein vorzügliches Gedächtnis unterstützt. Es liegt ein schönes, edles Bestreben in dem jugendlichen Gemüte des Herrn, sich immer mehr für seinen hohen, aber schweren Beruf auszubilden, — ein Streben, dem man Achtung und Bewunderung zollen muß. Welch' ein Glück für dieses schöne Land, einen Regenten an seiner Spitze zu sehen,

der seine Bestimmung richtig erkennt und den ernsten Willen hat, seine Völker glücklich zu machen! Möge der Himmel ihm dazu seinen Segen verleihen!" — —

Seit dem Tage, wo diese Worte geschrieben wurden, waren 41 Jahre verflossen, eine lange ereignisvolle Regierungszeit für den Kaiser, nicht ohne vielfache Erschütterungen, im Ganzen aber eine gesegnete Periode für das Land. Mit seiner Thronbesteigung kam Ruhe und Ordnung in die bewegten Verhältnisse, die gute Staatsform füllte sich mit besserem Geiste; es ward gebessert in Kirche und Schule, ein förderndes Institut nach dem andern entstand, Kunst und Wissenschaft erhoben das Haupt, die schwarzen Schatten des Sklavenhandels und des Sklaventums flohen, manche andere Umwälzung ging noch vor sich, freilich nicht immer ohne bedenkliche Schwingungen und innere Unruhe. Durch seine wohlwollende Gesinnung, seine Uneigennützigkeit und kluge Zurückhaltung, seine gediegene Bildung und seine aufrichtige Liebe für das Gute, erwarb sich aber der Monarch entscheidenden Einfluß auf das Land, obwohl die Verfassung seine Rechte sehr beschränkte, und obwohl die demokratischen Gewohnheiten des Volkes es mit sich bringen, daß ihm äußerlich wenig Ehrfurcht erwiesen wird.

Das Urteil über den Kaiser gehört der Geschichte an; wie immer es aber auch lauten mag, alle, sogar seine politischen Gegner stimmten damals darin überein, daß ein Fürst, welcher von Glanz und Luxus hätte umgeben sein können, statt dessen seine ganze Civilliste zu edlen Zwecken verwendete, den Armen alles gab und wenn noch etwas übrig blieb, junge brasilianische Talente unterstützte, an Edelmut nicht leicht übertroffen werden konnte.*)

Jetzt führte Dom Pedro II. seinen jungen Gast zu kurzem Aufenthalt nach dem Stadtschloß, wo eine lange Reihe von neun Zimmern für ihn hergerichtet war, von denen Prinz Heinrich nur teilweise Gebrauch machte, dann wurden von neuem die Wagen bestiegen zur Fahrt nach St. Christovão, wo die Kaiserin und Kronprinzessin den Prinzen erwartete.

---

*) Die inzwischen aus Brasilien gemeldeten Ereignisse lassen das Geschick des edeln Monarchen in wahrhaft tragischem Licht erscheinen.

Hier in Christovão trat der lediglich gelehrten Neigungen zugewandte Sinn des Regenten erst recht eigentlich zu Tage. Das gutmütige und überaus wohltätige Herrscherpaar hatte den Park Jedermann zugänglich gemacht und Hunderten von Familien erlaubt, sich dort anzusiedeln und ihren Kohl zu bauen. Es gab da eine Menge großer und kleiner Häuser mit Umzäunung und Gärten, die durch die ganze Quinta zerstreut liegen, Schulen und industrielle Etablissements u. s. w., eine Art „kleine Welt", die der unbeschränkte Wohltätigkeitssinn des Kaiserpaares dort geschaffen hatte, vielleicht nicht immer zur Sicherheit des kaiserl. Eigentums, wie ein Kenner der dortigen Verhältnisse, von Koseritz, meint. Am Palais selbst stand keine Wache; niemand wurde nach der Legitimation gefragt; wer kam, ging die Treppe hinauf in das Wartezimmer, wo er einen Hofbediensteten fand, der ihn zurechtwies. An bestimmten Tagen wurde sogar die ganze Umgebung des Palais von Frauen und Kindern, den Armen der Kaiserin umlagert, die sich ihr Almosen von der Kaiserin selbst holten und teilweise als zerlumpte Gestalten auf den Treppen umhersaßen, Bilder, so überraschend und fremdartig, daß es für ein an europäischen Hofglanz und europäische Etikette gewöhntes Auge schwer wurde, sich hier zurecht zu finden.

Nach der Tafel in Christovão gegen 6 Uhr begab sich Prinz Heinrich im kaiserlichen Wagen nach der deutschen Gesandtschaft, wo er das diplomatische Korps empfing, und dann wieder nach dem Stadtschlosse, um den Besuch des Ministers des Innern und des Kaiserl. Hauses, des Staatsrates Maciel entgegenzunehmen, worauf er mit Freiherrn von Seckendorff wieder an Bord zurückkehrte.

Ein ereignisvoller Tag war hiermit abgeschlossen, mächtig in dem Wechsel der Bilder, voll tiefer und meist angenehmer Eindrücke, wenn er auch mit der Instruktion des Herrn von Seckendorff abermals nicht ganz im Einklang stand, die besagte, daß Prinz Heinrich als einfacher Lieutenant zur See reisen sollte. Hier mußte jedoch „gute Miene zum bösen Spiel" gemacht werden, denn die große Zuvorkommenheit des Kaisers konnte unmöglich zurückgewiesen werden. Daß der Landesherr, der sich dem Prinzen gegenüber jeden offiziellen Empfang verbeten hatte,

in eigener Person erschien, mußte als ein besonderer Vorzug angesehen werden. Die portugiesischen und ein englischer Prinz, die vor Prinz Heinrich Brasilien besucht hatten, konnten sich eines solchen Empfanges nicht rühmen. Für ihn war nicht nur das Stadtschloß, sondern auch das Palais der Fazenda Santa Cruz, in dessen Umgebung es nicht an Jagd fehlt, eingerichtet, und in Andrade Pinto ihm ein Mann beigegeben worden, der ehemals Marineminister, jedenfalls zu den bedeutenden Persönlichkeiten Brasiliens gehörte, kurz alles war geschehen, um den Vertreter des deutschen Kaiserhauses gebührend zu ehren. Wenn die Presse des Landes sich im allgemeinen ablehnend verhielt, so konnte das verschmerzt werden, denn Liebe läßt sich eben nicht erzwingen, wohl aber Achtung und Respekt, und in welchem Maße diese der deutschen Nation und ihrer Flagge gezollt wurde, ging aus den verschiedensten Anzeichen hervor. Die Stimme der Regierung sprach hier um so lauter, indem sich ihr Organ, das „Diario Official“ vom 17. August 1883 wie folgt vernehmen läßt:

„Se. Hoheit Prinz Heinrich von Preußen.

Gestern ankerte in unserem Hafen die deutsche Korvette „Olga“, an deren Bord sich Se. Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen, Enkel Sr. Majestät des Kaisers Wilhelm I. von Deutschland und Sohn des Kronprinzen Friedrich Wilhelm, des einstigen Erben der Throne Deutschlands und Preußens, befindet. Der junge Nachkomme des großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen dient als Marineoffizier an Bord der Korvette „Olga“, denn er ist dazu bestimmt, einstens Großadmiral der deutschen Flotte zu werden, die immer mehr die Proportionen annimmt, welche der Stellung entsprechen, die Deutschland als Großmacht ersten Ranges einnimmt. Es ist eine alte und ehrende Gewohnheit des berühmten und manneskräftigen Stammes der Hohenzollern, daß ihre Söhne von den niedrigsten Posten an in Heer und Marine anfangen dem Lande zu dienen, damit sie den Heeresdienst praktisch und theoretisch erlernen und sich zugleich an den Gehorsam und die Disziplin gewöhnen, die in jenem Lande so streng und korrekt sind, — in jenem Lande, welches so viele Tage des Ruhms einem Hause zu danken hat, dessen Mitglieder stets die besten Diener des Vaterlandes waren.

So geschah es, daß einstens der jüngste Sohn Friedrich Wilhelms III.,*) Prinz Adalbert, alle Chargen der Marine bekleidet hat, um später als Admiral die preußische Marine zu befehligen, die damals allerdings noch nicht bedeutend war. Und so sehen wir heute in dieser Hauptstadt den Enkel zweier mächtiger Souveräne (des Kaisers von Deutschland und der Königin von England und Kaiserin von Indien) in der einfachen Uniform eines Lieutenants der deutschen Marine, der regelmäßig Dienst thut, wie alle seine Kameraden desselben Grades. Wie einstens sein Onkel, Prinz Adalbert, einen großen Teil des Kaiserreiches besuchte, so kam jetzt Prinz Heinrich nach Brasilien, indem er zu seinen Fortschritten in der Seemannskunde noch den Vorteil hinzufügt, eine der herrlichsten Gegenden der Welt und eins der hoffnungsvollsten Länder kennen zu lernen, die er auf seinen früheren Reisen nicht besucht hatte. In Anbetracht der vortrefflichen Beziehungen, die seit langer Zeit zwischen Brasilien und Deutschland bestehen, — in Anbetracht der Gemeinsamkeit der Interessen beider Länder, von denen das eine Arbeitskräfte gebraucht, welche ihm das andere geben kann, während dieses eines Marktes für die Erzeugnisse seiner fortgeschrittenen Industrie bedarf, den es hier findet, — in Anbetracht schließlich der Freundschaft, die stets die beiden Fürstenhäuser geeinigt hat, — ist es dem Kaiserreich lieb, wenn auch nur für wenige Tage, die Pflichten der Gastfreundschaft gegen den jungen deutschen Prinzen ausüben zu können, dessen erhabenem Großvater es gegeben war, noch in der Winterzeit des Lebens die höchsten Hoffnungen und Wünsche eines Volkes zu verwirklichen, dessen starke und edle Instinkte sich in seiner Person verkörpern.

In allen Teilen des Kaiserreiches, die der junge Prinz bereits besucht hat, hat er seine ausgezeichnete Erziehung und edlen Eigenschaften patentiert und unzweideutige Beweise von Sympathie und Respekt erhalten, nicht nur von seinen arbeitsamen und ehrenhaften Landsleuten, die hier ansässig sind, sondern auch von unserem gastfreundlichen Volke. Die Stadt Rio de Janeiro bestätigt jetzt abermals ihr gastfreundliches Renommee

*) Fälschlich für: Sohn des Prinzen Wilhelm, des jüngsten Bruders Friedrich Wilhelms III.

und empfängt Se. Hoheit mit der Auszeichnung, zu der er berechtigt ist, und alle wünschen, daß der Enkel des deutschen Kaisers sich so lange als möglich aufhalte. Der Besuch, den Se. Hoheit dem Kaiserreich abstattet, wird fruchtbar an günstigen Resultaten für unser Land sein, denn es genügt, daß Deutschland die Wahrheit über Brasilien kenne, damit seine Auswanderung uns den Vorzug gebe über alle anderen Länder, die Anstrengungen machen, um die Europäer an sich zu ziehen, deren Thätigkeit, Intelligenz und Kapital wir so nötig brauchen. Niemand kann besser, als der geliebte Sohn des deutschen Thronfolgers, über die Vorteile berichten, die Brasilien dem arbeitsamen Europäer bietet, denn er kennt jetzt einen Teil der natürlichen Reichtümer und den Wohlstand, dessen sich hier seine Landsleute erfreuen, die in Brasilien, zu ihrem wie zu unserem großen Vorteil, ein zweites Vaterland fanden.

So sei er denn willkommen, der erhabene Abkömmling der Hohenzollern, willkommen in diesem Lande, welches sich unter der monarchischen Regierungsform eines dauernden Friedens und stetigen Fortschritts erfreut."

Und noch eine besondere Auszeichnung sollte dem Prinzen werden, als Zeugnis, wie sehr es dem Kaiser am Herzen lag, der deutschen Herrscherfamilie Beweise von Hochachtung und Zuneigung zu geben: Dom Pedro verlieh ihm das Großkreuz des höchsten brasilianischen Ordens, des Cruzeiro (dieselbe Dekoration, die Kaiser Wilhelm besaß), und überreichte die Insignien des Ordens dem Prinzen eigenhändig, als er am Vormittag des 17. August, um 10 Uhr, an Bord erschien.

Der Kaiser nahm ein Frühstück ein, besichtigte die Korvette eingehend in fast allen Teilen und Räumen und begab sich dann mit dem Prinzen, dem Kommandanten und dem Kaiser-Gefolge nach dem Marinearsenal, wo eine neue Korvette mit einer Maschine brasilianischer Konstruktion und von brasilianischem Eisen auf einer kurzen Probefahrt geprüft wurde. Prinz Heinrich befand sich während dieser ganzen Zeit im Maschinenraum, alles genau beobachtend, und kehrte hierauf an Bord der „Olga" zurück, um Toilette für das Galadiner im Kaiserl. Palais zu machen, dem er beiwohnen sollte. Um 5 Uhr ging es dann nach S. Christovão, von wo die Rückkehr an Bord um 7 Uhr erfolgte.

Das waren aber nicht die einzigen Erlebnisse des Tages. Am Morgen hatte der Prinz bereits eine Deputation der verschiedenen deutschen Gesellschaften empfangen, bestehend aus Konsul Weber als Präsidenten der „Germania“, dem Vorsitzenden des deutschen Hilfsvereins von Rio, Repsold und anderen Herren, die ihn zu einem auf den 19. August festgesetzten Picknick und Ball in der Guarda Velha einluden. Diese Einladung wurde ausgeschlagen mit Rücksicht auf eine für denselben Tag in Aussicht genommene Fahrt nach Petropolis und aus rein gesundheitlichen Erwägungen, nachdem Herr von Seckendorff bereits von Santos aus erklärt, daß seine Verantwortlichkeit es nicht erlaube, den Prinzen der Rio-Sonne im Jardim Botanico auszusetzen. So kam es, daß nur ein Theil des Offizierkorps der Olga zu dem Feste erschien, welches in dem genannten, höchst romantisch gelegenen Picknickplatz veranstaltet wurde und einen überaus glänzenden Verlauf nahm.

An 18 langen Tafeln hatten die Festteilnehmer Platz genommen, darunter eine ganze Reihe von Vereinen, außer der Germania der Hilfsverein, der deutsche Schulverein mit 140 Schülern, der deutsche Turnverein, die Gesellschaft „Einigkeit“, der Freiwilligen-Verein von 1870-71, die Gesangvereine „Schubert“, „Frohsinn“ und „Liedertafel“, zusammen etwa 2000 Personen, zu denen noch ein großer Theil der brasilianischen Gesellschaft von Rio zählte. Nach dem Frühstück produzierte sich der Turnverein, dann die Sängerklubs mit vorzüglich eingeübten Liedern. Hierauf folgten abermals gymnastische Übungen und nochmaliger Gesang, dann paarweiser Rundgang durch den herrlichen Garten, der einen hübschen Effekt machte, und dann Tanz. Bei Gelegenheit der Tafel brachte der erste Sprecher einen Toast auf den leider abwesenden Prinzen aus, dessen Erscheinen auch durch einen zweiten Versuch einer am voraufgehenden Tage abgesandten Deputation nicht hatte erreicht werden können infolge des „Non possumus“ des Kommandanten, während die übrigen Toaste dem Offizierkorps der „Olga“ und dem Kaiser von Brasilien galten. Jedenfalls wurde auch bei dieser Gelegenheit von den anwesenden Marineoffizieren festgestellt, daß die Leistungsfähigkeit des deutschen Volkes in allem, was Vergnügen heißt, selbst von dem Klima Rios nicht geschmälert wird,

denn nachdem man im botanischen Garten bis Sonnenuntergang getanzt hatte, begab man sich abends noch nach der Guarda Velha, wo die Polkas und Quadrillen die Nacht durch weiter fortgesetzt wurden.

Prinz Heinrich hatte inzwischen den 18. dienstlich an Bord der Olga zugebracht, die an diesem Tage ins Regierungs-Trockendock auf der Ilha das Cobras gebracht worden war, wo von zwei in den Felsen eingesprengten Docks eines groß genug ist, auch die größten Schiffe aufzunehmen. Dann begab er sich am 20. in Begleitung des Herrn von Mutzenbecher, des Staatsrates Andrade Pinto und des Kommandanten nach Petropolis, der Sommerresidenz des Hofes, welche zugleich das Tusculum der Aristokratie von Rio und das Retiro der diplomatischen Welt ist.

Schon die Überfahrt über die Bai nach dem kleinen Hafen von Mauá bietet die schönsten Scenerien und fortwährende Abwechselung in dem großartigen Panorama des Hafens. Von Mauá führt die erste in Brasilien angelegte Eisenbahn nach Raiz da Serra, dicht unter den steilen Felsenwänden der Serra dos Orgãos, auf deren Plateau Petropolis liegt. Mit Hilfe von Schienen, die auf eisernen Kesseln ruhen, fährt man wie im Wiegenstuhl dahin, die Wagen sind groß und bequem, alles ist komfortabel, und mit rasender Geschwindigkeit durchschneidet der Zug die morastige und ungesunde Niederung, in der stets Sumpffieber herrschen. Station Irajá ist bald erreicht, von wo es in ca. 15 Minuten nach dem freundlichen Ort Raiz da Serra geht, nicht ohne daß die 800 Meter hohe Felswand, welche steil emporsteigt und sich mit ihren Spitzen in Wolken hüllt, einen Anflug von Furcht und berechtigte Zweifel erweckt, ob der Aufstieg mit der Eisenbahn auch möglich ist. Und doch vollbringt eine einzige Maschine, die hinten am Zug schiebt und von Zahnstangen und Kammrädern unterstützt, eine riesige Kraft entwickelt, die Arbeit allein, nicht gerade mit großer Geschwindigkeit, aber doch in bewunderungswürdiger Weise bei der bedeutenden Steigung. Wilde Felspartien, dunkele Waldungen, gewaltige Abgründe passiert der Zug häufig, die Straße, welche früher den Verkehr mit Petropolis allein vermittelte und, ein wahres Kunstwerk,

Millionen gekostet hat, schneidend, dann erschließt sich dem Auge ein schöner Blick auf das Thal, wo Raiz da Serra liegt, wenn es nicht von den prachtvollen, gigantischen Felsen der „Orgelpfeifen" gefesselt wird. Durch Wolken und an wilden Gebirgsströmen vorbei geht es nach Villa Theresa, wo die schiebende Maschine durch eine andre ersetzt hat, welche jetzt im Niveau fährt und den Zug durch das hübsche Thal der Pfalz mit deutscher Ansiedlung und gelbgelockten Kindern nach dem Ziele führt.

Der Empfang, welcher dem Prinzen in Petropolis bereitet wurde, war um so bemerkenswerter, als das deutsche Element schon stark aus der Stadt verschwunden ist und sich in der Umgebung konzentriert hat: in der Pfalz, in Westfalen, in Nassau, an der Mosel und wie die Orte mit deutschen Namen alle heißen. Die ganze deutsche Kolonie war erschienen, patriotische Kundgebungen aller Art wurden veranstaltet und Prinz Heinrich hatte Gelegenheit, zu sehen, daß selbst in der kaiserlichen Sommerresidenz, in der „Stadt von Palästen", wo einst (1828) arme, deutsche Kolonisten den Wald rodeten und dem steinigen Boden spärlichen Gewinn in rastloser Arbeit zu entlocken suchten, jetzt aber eine hochelegante Bevölkerung auf- und abflutet, „wo leichte Kabs mit Rassepferden bespannt und von Damenhänden gelenkt werden und schlanke Reiter, von galonierten Dienern gefolgt, auf feurigem Halbblut sich tummeln", der deutsche Geist noch nicht ganz verschwunden ist und zwar unter Einwohnern, die zum bei weitem größten Teil bereits Brasilianer im dritten Gliede sind.

Am Morgen des 21. August erfolgte die Rückkehr und am Nachmittag dieses Tages nahm der Prinz an einem Festmahl in der „Germania" teil, der ältesten deutschen Gesellschaft Brasiliens, die bereits am 20. August 1821, also noch vor der Unabhängigkeitserklärung Brasiliens begründet wurde und ein großartiges Lokal mit prächtigen Gesellschaftsräumen, sowie einen Bibliotheksaal mit einer schönen Bibliothek besitzt. Das Diner, zu welchem glänzende Vorbereitungen getroffen waren, begann um 5 Uhr. Das Lokal war prächtig mit Palmen, Blumen und deutschen Fahnen geschmückt, der riesige, in Hufeisenform aufgestellte Tisch blitzte von Silber und Krystall, und während

hinter dem Ehrenplatz, welchen Prinz Heinrich einnehmen sollte, eine Trophäe von deutschen Fahnen mit dem Schild der „Germania" und auf beiden Seiten die Ölporträts des deutschen Kaisers und des Kronprinzen angebracht waren, lag vor jedem Kouvert eine Menukarte, die auf ihrer äußeren Seite das Monogramm des Prinzen mit der Krone in vergoldetem Relief trug und, ein Beweis, daß es die Landsleute von Rio verstehen, ein anständiges Diner zu kombinieren, so lautete:

Frische Austern. — Consomé royale. — Purée de Choux-fleurs à la crême.
Sardellen, Anchovis, Lachs, Radieschen ꝛc. — Kleine Pasteten von Gänseleber. — Gekochter Fisch (Garoupa) à la Chambord. — Filet à la Richelieu. — Wilde Enten in Aspic.
Römischer Punsch.
Gebratener Truthahn. — Salat und Kompott. — Braunschweiger Spargel à la Milanaise.
Verzierte Dessertkuchen. — Croûtes au Madere.
Gefrorenes, Vanille und Himbeer. — Käse. — Kaffee.
Weine: Chateau Yquem, Madeira, Champagner, Hochheimer Berg, Chateau Mauvesin, Chambertin. — Jamaika-Rum. — Veuve Cliquot & Heidsieck, alter Portwein. — Diverse Liqueure.

Kurz vor 5 Uhr erschien der Prinz in einem kaiserlichen Wagen mit dem Kommandanten, Kapitänlieutenant Fritze, Stabsarzt Dr. Thörner und noch drei anderen Offizieren, von dem deutschen Geschäftsführer und Konsul Koser geleitet und von einem, die Ehrenwache bildenden Kavallerie-Detachement mit Honneurs begrüßt.

Konsul Weber stellte die Herren vom Vorstand der „Germania" vor und sprach, nachdem man sich sogleich zu Tische gesetzt, beim ersten Gang in wenigen Worten die Freude der Gesellschaft aus, ein Mitglied des Kaiserlichen Hauses in ihren Hallen bewirten zu können. Er schloß mit einem Hoch auf den Gefeierten, welches das im Nebenzimmer plazierte Musikkorps der „Olga" mit einem schmetternden Tusch begleitete. Gleich darauf erhob sich Prinz Heinrich und erwiderte in freier Rede wie folgt:

„Meine Herren!

Sie haben sich heute hier vereinigt, um mich willkommen zu heißen in Rio de Janeiro, der Stadt, in der Sie, fern von unserer gemeinsamen und unvergeßlichen Heimat, sich eine Berufsthätigkeit geschaffen haben. Daß Sie inmitten eines fremden Landes die Liebe zur Heimat pflegen, daß Sie in großer und ernster Zeit sie nicht vergaßen, in jener Zeit, wo es zu geben galt und freudig alles einzusetzen, dessen, meine Herren, ist man sich in Deutschland dankbarst bewußt. Sie leben aber auch fort in deutschem Wesen; eine deutsche Kirche und Schule sind hier erstanden, die Turnkunst wird geübt, und deutscher Gesang und deutsche Sprache werden in Rio gehört. Sie haben sich auch einen geselligen Mittelpunkt geschaffen in der „Germania", dem deutschen Hause, welches gestern sein Stiftungsfest gefeiert und heute dem Enkel Ihres Kaisers mit Ihnen zum festlichen Mahle vereinigt. Mit meinem herzlichsten Dank für das mir entgegengebrachte Willkomm verbinde ich die wärmsten Wünsche für das fernere Gedeihen der „Germania", insbesondere auch für das Glück und Wohlergehen aller meiner Landsleute in Rio. Welch' patriotische Gesinnung ich hier gefunden, das werde ich, ich verspreche es Ihnen, Sr. Majestät dem Kaiser berichten. Zu ihm schauen wir auf als zu dem erhabenen Träger des gesamten Deutschtums, ihm gilt auch der heutige Tag, und ihm wollen wir begeistert drei Hochs bringen, indem wir rufen: Se. Majestät der deutsche Kaiser Wilhelm I. — er lebe hoch! hoch! hoch!"

Stürmisch wurde dieses Hoch von allen Anwesenden begleitet, die Worte erregten den allgemeinen Jubel in demselben Maße, als die leutselige Art, in welcher der fürstliche Gast sich gab und mit seinen Tischnachbarn unterhielt, ihm die allgemeinen Sympathien gewann, die auszudrücken sich mancher versucht fühlen mochte. Da aber alle übrigen Toaste ausdrücklich verboten waren, fuhr man mit dem Essen fort, die momentane Aufregung mit Fisch und Hochheimer oder mit um so lebhafterer Unterhaltung unterdrückend, bis Prinz Heinrich beim Servieren des Sektes zum Dessert sich von neuem erhob und einen kurzen Schlußtoast auf den Kaiser von Brasilien ausbrachte. Die Hochs erschallten, die Musik spielte ihren Tusch, dann wurde die Tafel aufgehoben, und in dem angrenzenden Saal der Kaffee

genommen, wo Prinz Heinrich noch Gelegenheit nahm, an den einen oder andern der etwa 50 Personen zählenden Gesellschaft ein Wort zu richten und Neu-Vorgestellten die Hand zu drücken, so gut es die Zeit erlaubte. Es war 8 Uhr geworden, als der Prinz aufbrach und gefolgt von allen Anwesenden sich nach der Guarda Velha begab, wo sich trotz strömenden Regens eine aus allen Klassen der deutschen Bevölkerung zusammengesetzte zahlreiche Gesellschaft in festlich geschmückten Räumen versammelt hatte, an dessen Eingang eine Kommission den fürstlichen Gast erwartete.

Nachdem sich der Prinz den Damen hatte vorstellen lassen, nahm er ein Glas Karlsberger Bier, die Gesangvereine sangen einige Lieder, worauf der Vorstand des Klub „Schubert" in kurzen Worten ein Hoch auf Se. Königliche Hoheit ausbrachte. Prinz Heinrich erhob sich sogleich und antwortete mit einem Hoch auf Kaiser Wilhelm welches mit großem Enthusiasmus aufgenommen wurde. Der Vortrag einiger anderer Lieder folgte, ein letztes Hoch, von dem Prinzen ausgebracht, galt dem Kaiser von Brasilien, dann zog er sich mit seinem Gefolge zurück.

Das war also abermals ein sehr bewegter Tag gewesen, voll hoher Anforderungen an den jungen Marinelieutenant z. S., dessen dienstfreie Zeit dermaßen in Anspruch genommen war, daß sie kaum hinreichte, sich mit Stadt und Land näher vertraut zu machen, und doch ist Rio im höchsten Grade interessant, wenn auch das Innere der glänzenden Außenseite nicht ganz entspricht.

Die einzige fürstliche Residenz auf beiden amerikanischen Kontinenten, war sie dies doch mehr dem Namen nach, da der Kaiser während der heißen Jahreszeit in dem vier Stunden entfernten Petropolis Hof hielt und nur die Wintermonate in Rio verbrachte, hier ein bescheidenes, einstöckiges, gänzliches schmuckloses Haus bewohnend, welches den Namen eines Schlosses jedenfalls nicht verdiente. Die Hauptstadt galt vielmehr so wenig als eigentliche Residenz, daß die meisten der auswärtigen Gesandten, zu denen der deutsche jedoch nicht gehörte, in Rio keine feste Wohnung hatten, sondern hier während des Kaiseraufenthalts in den Gasthöfen Wohnung nahmen. Als einzige Großstadt unter den Tropen, die am Meere liegt, kennzeichnet sich Rio jedoch auf

Schritt und Tritt, da der Spiegel der See überall hereinlugt, und daß auch der ganze Charakter ein großstädtischer ist, beweist schon ein einfacher Gang durch die Stadt.

Das Straßenleben macht auf den Fremden einen geradezu betäubenden Eindruck. Die Gesichts-, Gehör- und Geruchsnerven gebrauchen lange, sich daran zu gewöhnen. Die Bewegung von Fuhrwerken ist eine ungeheuere, von Minute zu Minute kreuzen sich die mit wohlgenährten Mulas bespannten Bonds, ja man behauptet, es werde in keiner Stadt der Welt die Straßenbahn so stark benutzt, wie in Rio. Wer sie besteigt, hat hier Gelegenheit, die Bevölkerung mit der starken Beimischung von Negern und Mulatten kennen zu lernen und die Höflichkeit der Sitte zu bewundern, die sich auf den Tramways darin äußert, daß Männer stets aufstehen, um ihren besseren Platz den Frauen einzuräumen, von denen die schwarzen, meist in die hellsten Farben gekleideten Damen dieselbe Rücksicht fordern, wie die Frauen der vornehmen Stände. Außer den Bonds fahren unausgesetzt große Umzugs- und Reinigungswagen, Kehrmaschinen, Frachtwagen, elegante Coupés, Victorias, Chaisen u. s. w., so daß man nur mit größter Vorsicht über die Straße gehen kann. Das alles rollt und rasselt durcheinander auf dem parallelepipeden Granitpflaster, ein ungeheures Getöse verursachend, mitten hinein tönt das Schreien der Obst- und Pastetenverkäufer, die quietschenden Stimmen der kleinen Italiener, die alle möglichen Blätter zum Verkauf ausbieten, die Rufe der Lotterieloos-Verkäufer, das Quaken der „Graixetes“ (Stiefelwichser), die an allen Straßenecken und auf allen Plätzen dutzendweise ihre Dienste anbieten, daß es wirklich ein infernalischer Lärm genannt werden muß. — Für das Auge ist der Eindruck bei dem ersten Betreten der Hauptstadt nicht minder befremdend, wie für das Ohr. Außer dem gewaltigen Treiben auf der Straße, welches an bestimmten Stellen, namentlich in den engen düstern und feuchten Straßen der Altstadt, wo sich die Geschäfte konzentrieren, zum Gewühl wird, fallen sofort die zahlreichen Kioske auf, die Verkaufs- und Schankstätten zugleich, mit vielfarbigen Fahnen geschmückt, mit bunten Plakaten, Schildmalereien u. s. w. bedeckt sind und wesentlich dazu beitragen, dem öffentlichen Leben eine eigentümliche, bunte Färbung zu geben, indes die riesigen figurengeschmückten, in gigantischen

Lettern hergestellten Anzeigen, die alle Mauern und leere Wandflächen bedecken, einen echt amerikanischen Eindruck machen. Eigenartig ist ferner die Gewohnheit der Kaufläden, daß man die Waren in Masse auch neben und über den Thüren aufhängt, und bemerkenswert die Fülle elegantester Erzeugnisse des Pariser Kunstgewerbes, namentlich die Schmuck-, Gold- und Silbersachen, die kaum irgendwo anders in solchen Massen vereinigt sind und hier in zahllosen Goldläden Staunen erwecken. In den Straßen, wo sich der Großhandel konzentriert, ist es ruhiger. Große Magazine, schwere eiserne Gitter und eisenbeschlagene Thüren treten hier an die Stelle der farbenschillernden Schaufenster, aber die Firmen sind um so gewichtiger. Das deutsche Geschäft hat sich meistens in der Rua do Sabão und Rua d'Alfandega konzentriert und spielt auf dem Markt von Rio eine große Rolle, während im Detailgeschäft die Franzosen vorherrschen. Überhaupt hört man in den belebteren Straßen fast eben so viel Französisch wie Portugiesisch sprechen. Die Kunst- und Buchhandlungen, die Tabaks- und Zigarrenläden, die Konditoreien und Kaffeehäuser, die Spezialität der Fruchtläden, in denen Früchte aller Zonen: Äpfel, Birnen, Trauben, Mangos, Brotfrüchte, Bananen, Bergamotten, Orangen u. s. w. ausliegen, sind endlich für den Fremden nicht minder fesselnd als die Spezialitätenhandlungen mit ihren schillernden Kolibris, farbenprächtigen Käfern, ausgestopften Tieren, Blumen aus Fischschuppen und allen jenen Schätzen, welche die Tropenwelt kennt. Als Baustil herrscht in den neueren Stadtteilen der italienisch-schweizerische vor. Tausende von entzückenden Villen inmitten reizender Gärten voll tropischen Blütenflores, schattiger Grotten, rauschender Kaskaden und Springbrunnen machen hier den anmutigsten Eindruck und legen zugleich Zeugnis ab von dem großen Reichtum, der in Rio herrscht, und dem man es nicht ansieht, „daß sein Ursprung auf die „Sansala" der Neger und die Peitsche des Sklavenaufsehers zurückzuführen ist". Dem Fremden erscheint die Hauptstadt großartig, schön und reich als ein Vereinigungspunkt für alle Genüsse der Welt, und wenn Rio Brasilien ist, so hatte Prinz Heinrich eigentlich keine Veranlassung, den Fuß weiter zu setzen, um das Land kennen zu lernen.

Es war ihm jedenfalls nicht vergönnt, jene Provinz zu berühren, die recht eigentlich die kulturgeschichtliche Aufgabe des germanischen Elements in Brasilien und einen bedeutenden politischen Faktor seines Staatslebens repräsentiert: Rio Grande do Sul, um dort die Spuren des Prinzen Adalbert aufzusuchen, der von Para aus schinguaufwärts bis nach der indianischen Niederlassung Piranhacoara gelangte und somit weiter vordrang als ein Weißer vor ihm. Auch gab er die ersten zuverlässigen, für eine Karte brauchbaren Nachrichten von dem Fluß, und Karl von Steinen berichtet in seinem Buch: „Durch Central-Brasilien, Expedition zur Erforschung des Schingu, 1884, S. 5, daß die Ansiedler dieses Flusses die Fahrt des „Principe Adalberto" noch nicht vergessen haben, ja daß die geschäftige Legende an den Begleiter des Prinzen, Grafen Bismarck-Bohlen anknüpfend, den wirklichen Sachverhalt noch ein wenig dahin ausschmückte, als ob damals der berühmte Lenker des deutschen Staatsschiffes im Kanu gesessen habe, indem er hinzufügt: „den Brasilianern eine Enttäuschung zu bereiten, wäre unrecht gewesen." — Und weil der Prinz eben so wenig Gelegenheit fand, jene Provinz kennen zu lernen, als es ihrem Vertreter von Koseritz erlaubt war, an jenem Abend in der „Germania" einen Toast auf den Prinzen auszubringen, erscheint es wenigstens nicht uninteressant, die ungehaltene Rede des genannten Herrn hier anzuhören, die, wie er in seinem Buch erzählt, so gelautet haben würde: „Königliche Hoheit! Möge es auch mir vergönnt sein, bei dieser feierlichen Gelegenheit das Wort zu ergreifen, trotzdem ich nicht der Gesellschaft „Germania", ja nicht einmal den deutschen Kreisen von Rio de Janeiro angehöre, wo ich nur als Gast weile. Zur Entschuldigung meiner Kühnheit möge der Umstand dienen, daß ich in dieser Tafelrunde der einzige Repräsentant von 80000 Deutschen und Abkömmlingen von Deutschen in der Provinz Rio Grande do Sul bin. Es ist in ihrem Namen, im Namen dieses deutschen Volksstammes, der sich in Rio Grande do Sul zu einem nicht unwichtigen kulturgeschichtlichen Faktor entwickelt, daß ich in diesem Augenblick spreche und Ew. Hoheit die Glück- und Segenswünsche so vieler treuer Herzen darbringe, in denen die Anhänglichkeit an die neue Heimat, die Liebe zum alten, herrlichen Stammlande nicht erstickt, ja sie eher gestählt hat in der Glühhitze der Sehnsucht.

Königliche Hoheit! Ich vertrete die Deutschen von Rio Grande seit mehr denn einem Viertel-Jahrhundert in der Presse, ich vertrete sie auch als Abgeordneter in der Assembléa der Provinz, und dennoch habe ich bei keiner früheren Gelegenheit ohne Reserve in ihrem Namen sprechen können, denn es gibt ja Zwistigkeiten überall, wo Deutsche weilen, und jede Führerschaft hat mit einer Opposition zu kämpfen. Heute aber trägt mich das stolze Bewußtsein, daß ich im Namen Aller spreche, daß kein Protest sich erheben wird gegen die Worte, die ich an Ew. Hoheit richte, denn in Einem sind wir alle einig: — in der Liebe zu unserem herrlichen Vaterland und in der Verehrung für das Heldengeschlecht der Hohenzollern, dessen Aar mit mächtigem Flügelschlag „vom Fels zum Meere" drang und Deutschland erstarken ließ und sich einigen unter dem Vortritt des mannhaften Preußens! Ja, Königliche Hoheit, in dem Gefühl der Verehrung für das preußische Königs-, für das deutsche Kaiserhaus, dem das neue Deutschland seine Größe verdankt, sind wir alle einig! Was die Männer in der Sturm- und Drangperiode der vierziger Jahre unklar fühlten, instinktiv anstrebten — wenn auch auf falschem Wege –, was viele von uns über den Ozean trieb, — Deutschlands Größe, Deutschlands Einigkeit und Deutschlands Macht, — das hat Ihr Haus, mein Prinz, das hat Wilhelm der Einzige, der deutsche Heldenkaiser, dem Schicksal abgerungen im eisernen Würfelspiel des Kriegs. Es ist aber eine Errungenschaft, die nicht der materiellen Überlegenheit der preußischen Kraft allein zu danken ist, sondern vielmehr noch dem deutschen Pflichtgefühl, der deutschen Arbeitskraft, dem Fortschritt unseres Vaterlandes. Und auf allen diesen Pfaden hat der deutschen Nation stets vorgeleuchtet das Beispiel des hohen Königshauses der Hohenzollern, dem es vergönnt war, Deutschland zu einigen unter Preußens Vortritt und dem 100jährigen Kampf um die Hegemonie im Herzen Europas ein Ende zu machen!

Königliche Hoheit! Der bei weitem größte Teil der Männer, in deren Namen ich hier spreche, ist seit 30, seit 40, seit 50 und mehr Jahren vom Vaterlande getrennt, und viele, sehr viele unter ihnen gehören dem deutschen Stamme nur noch durch Sprache und Sitte an, denn sie sind geborene Brasilianer im

ersten, zweiten und dritten Gliede; wieder andere, wie ich selbst, haben brasilianisches Bürgerrecht erworben, um sich am öffentlichen Leben ihrer neuen Heimat zu beteiligen, Mitarbeiter zu sein an der Zukunft dieses herrlichen, von der Natur so reich gesegneten Landes, in dem ihre Kinder das Licht der Welt erblickten —, Alle aber bewahren im Herzen treue Liebe zum alten Stammlande, sprechen Deutschlands herrliche Sprache, leben fort in geistiger Wechselbeziehung mit dem Vaterlande und halten noch die deutschen Tugenden des Pflichtgefühls, der Arbeitslust, der strengen Sitte hoch! Alle auch teilen die Leiden und die Freuden der germanischen Heimat, und während der bangen Tage von 1866 und 1870 — da haben Hunderttausende von treuen deutschen Herzen in Brasilien „patriotische Beklemmungen" gefühlt, und als dann die Siegeskunde herüberdrang über den Ozean, da war ihrer Freude kein Ende, und in den fernsten Hütten des brasilianischen Urwaldes, wo der Kolonist in Mühe und Arbeit um sein Brot ringt, herrschte Jubel und strömten Dankgebete gen Himmel! Und alle schließlich, Königliche Hoheit, hängen mit treuer Liebe, mit unendlicher Verehrung am preußischen Königshause! Ich kenne selbst die entlegensten deutschen Ansiedelungen im Urwald von Rio Grande; ich habe mehr als einmal am Tische jener Pioniere der Kolonisation gesessen, die mit Feuer und Axt in den Waldungen und um den Besitz des Landes mit dem Tiger und der Puma, ja selbst mit den wilden Indianerstämmen kämpfen müssen, — und in allen diesen Hütten, Königliche Hoheit, fand ich treue Herzen, die ihrer brasilianischen Heimat dankbare Verehrung widmen, mit unverbrüchlicher Liebe aber am stolzen Lande ihrer Väter hängen; in fast allen, auch in der ärmsten dieser Hütten, fand ich das Bild des Heldenkaisers Wilhelm und das des ruhmgekrönten Vaters Ew. Königlichen Hoheit, des gewaltigen Siegers von Wörth! Deshalb bin ich der Vertreter, das Organ der Deutschen des Rio Grande, ja ich möchte sagen: der Deutschen des ganzen Kaiserreichs (denn überall glüht die gleiche Liebe in den deutschen Herzen) in diesem Augenblicke, in dem ich den Gefühlen Worte leihe, die die Anwesenheit eines preußischen Prinzen in unserer neuen Heimat in allen Seelen wach ruft. Mehr denn 40 Jahre sind vergangen, seit Ew. Hoheit erhabener Onkel (?) Prinz Adalbert

das Land des Goldes und des ewigen Frühlings besuchte. Damals war das deutsche Element noch unbedeutend, und nur wenige mögen noch leben von allen denen, die die Ehre hatten, den Schöpfer der preußischen Marine zu begrüßen: um so dankbarer aber empfangen wir heute den ehrenden Besuch des jugendlichen Nachfolgers jenes edlen Prinzen, des Enkels unseres Heldenkaisers, des Sohnes unseres „Fritz", wie jeder Deutsche auch in den fernsten Teilen der Welt den erhabenen Vater Ew. Hoheit in treuer Liebe nennt.

Königliche Hoheit! Ich bringe Ihnen die ergebenen Grüße, die Glück- und Segenswünsche der 80 000 Deutschen und Abkömmlinge von Deutschen, die in der Provinz Rio Grande leben; auch dort schlagen dem deutschen Kaiserhause treue Herzen, auch dort steigen innige Gebete zum Himmel für das Wohlergehen des Heldenkaisers auf dem Thron Barbarossas und für den Glanz, für die Macht, für das Fortbestehen seines gewaltigen Geschlechts, welches hier durch Ew. Hoheit vertreten ist!

Meine Herren! Ich fordere Sie auf, mit mir zu trinken auf das Wohl des jungen Preußen-Aars, der zum erstenmale seine Schwingen in der Luft unserer neuen Heimat regt, — auf das Wohl des hohen Prinzen, der einstens Deutschlands gewaltige Kriegsflotte zu Ruhm und Sieg führen wird, auf das Wohl Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen. Se. Hoheit Prinz Heinrich von Preußen lebe hoch! hoch! und abermals hoch!"

Diese Rede, wohl die bedeutendste aller an den Prinzen in Westindien und Südamerika gerichteten Ansprachen, wurde also nicht gehalten, weil Herr von Seckendorff aus Furcht vor eintretendem Redefluß und anderen Inkonvenienzen die Zahl der Toaste auf drei beschränkt hatte und folgerichtig auch einem hochbegabten Deutschen gegenüber, wie von Koseritz, der sich während seines 33jährigen Aufenthaltes im Lande als Literat und Deputierter hervorgethan und jedenfalls als genauer Kenner der brasilianischen Verhältnisse gelten mußte, schon von vornherein eine Ausnahme nicht zu machen war. Erst nach dem Diner konnte die Vorstellung durch den Konsul Koser erfolgen, und Prinz Heinrich blieb nur übrig, einem der wenigen deutschen Abgeordneten in Brasilien sein Bedauern auszudrücken, die Provinz Rio Grande

do Sul nicht besuchen zu können, denn die für Rio noch freie Zeit gehörte der Kaiserlichen Familie.

Für Mittwoch, den 22. August, war Familiendiner bei der Kronprinzessin, für Donnerstag Hoftafel in San Christovão angesetzt, welcher außer dem Prinzen und der Kaiserlichen Familie das Ministerium, der deutsche Geschäftsträger, die dienstthuenden Kammernherrn und der Staatsrat Andrade Pinto beiwohnten und dem eine glänzende Soiree im Palacio Isabel folgen sollte, beides Veranstaltungen, die bei der außerordentlich eingezogenen Lebensweise der Kaiserlichen Familie für eine große Seltenheit gelten mußten. An demselben Tage wurde auch die „Olga" wieder aus dem Dock geholt, um mittelst eines Schleppdampfers auf die Reede bugsiert zu werden, und am Sonntag, den 27. Aug., 7 $1/2$ Uhr morgens, verließ die Korvette den Hafen, zunächst ohne Abschied, da der Aufenthalt in Rio durch Übungsfahrten bei der Ilha Grande nur unterbrochen werden sollte. Nachmittags um 3 $1/2$ Uhr langte die „Olga" bereits am Übungsort an.

Zwischen der Ilha Grande und dem Festland befindet sich eine mit einer großen Anzahl Inseln besetzte Meeresstraße, welche durch hohe, bis zu 5000 Fuß aufsteigende Berge gegen Wind und Seegang vortrefflich geschützt ist, und deshalb zur Vornahme von Probefahrten und zum Evolutionieren unter Dampf gewählt worden war. Jeden Tag kehrte die „Olga" nach Vollendung der Übungen, die in der Regel von morgens 8 Uhr bis abends 5 oder 6 Uhr dauerten, in die Ilha Grande gegenüberliegende Ubatuba-Bay zurück, die als Ankerplatz gewählt worden war und als solcher sich vortrefflich bewährte, während beim Evolutionieren selbst die kleinen Inseln vor der Bay natürliche Marken für die einzelnen Übungen bildeten. Bei diesen Fahrten stellte es sich heraus, daß infolge der Reinigung des Schiffsbodens die Geschwindigkeit der „Olga" um zwei Knoten zugenommen hatte, und man hatte außerdem in den ersten Tagen die Freude, das Manövrieren unter Dampf vortrefflich gelingen zu sehen. Als aber am 3. September Kreise gelaufen wurden, kam das Schiff auf einer in der Karte nicht verzeichneten Korallenbank fest, jedoch glücklicherweise bei ganz geringer Fahrt und absolut ruhiger See, wie auch der Wasserstand insofern günstig war, als die „Olga" kurz vor „niedrig Wasser" auflief.

Da das Rückwärtsgehen der Maschine und das Freiholen mittels der Stromanker nach Backbord erfolglos blieben, so wurde ein Taucher hinuntergeschickt, der feststellte, daß das Schiff vom Fockmast bis Großmast auffaß, und daß sowohl an Steuerbord wie an Backbord Felsblöcke lagen, die ein Abholen des Schiffes nach einer andern Richtung als nach achteraus unmöglich machten. Inzwischen war das Wasser noch um ½ Meter gefallen, und das Schiff hatte sich 7° nach Backbord übergelegt. Es wurden nun zunächst zwei Anker nach achteraus ausgefahren und die Zeit erwartet, wo der Wasserstand wieder dieselbe Höhe wie beim Festkommen des Schiffes erreicht hatte, wodurch auch — es war Mittag 12 Uhr — die Korvette wieder grade zu stehen kam. Sie saß aber so fest, daß durch Volldampf rückwärts und Holen mit den ausgefahrenen Trossen nicht loszukommen war, auch dann nicht, als das Wasser noch um ½ Meter gestiegen war. Erst nachdem das Stromankertau (Drahttroß) seitswärts verlängert worden war, kam das Schiff los und dampfte nun dem Ankerplatz zu, woselbst durch eine sofortige Untersuchung festgestellt wurde, daß es mit einigen unerheblichen Beschädigungen am Kiel davongekommen war.

Je störender dieser kleine, in seinen Folgen glücklicherweise durchaus ungefährliche Zwischenfall für die Dampffahrten geworden war, um so vorzüglichere Ergebnisse lieferten die am 7. Septbr. angestellten Torpedoschießübungen, und da sich auch der Aufenthalt bei Ilha Grande infolge des kühlen, ruhigen Wetters durchaus angenehm gestaltete, war man an Bord in bester Stimmung. Die Mannschaften konnten am Lande spazieren gehen und täglich am Strande baden, während es bei der ungemein freundlichen Haltung der Bevölkerung auch möglich war, täglich frisches Fleisch zu erhalten.

Prinz Heinrich und einige Offiziere benutzten die Sonnabende und Sonntage, wenn die „Olga“ vor Anker liegen blieb, zu Streifzügen auf dem Festland, die, wenn sie auch keine Jagdgelegenheiten brachten, so doch um so schönere Naturgenüsse boten. Mit einem warmen Herzen für die Natur und offenem Sinn für alle ihre Schönheiten begabt, weilte der Prinz gern in landschaftlich schönen Gegenden und zwar um so lieber, je eifriger er bestrebt war, ein von der Mutter ererbtes Maltalent

in den freien Stunden auszubilden, wozu zunächst die Ölmalerei dienen mußte. Nach der Natur zu zeichnen gestattete sich der Prinz bei der ihm eigenen Bescheidenheit nicht, wohl aber benutzte er die Aquarellskizzen eines malkundigen Messemitgliedes, um dieselben zu kopieren, und schmückte dann mit den so hergestellten Bildern seine Kammer.

Am 13. Sept. verließ die „Olga" die Meerenge von Ilha Grande und langte nach einer nur 7stündigen Fahrt wieder in Rio an, wo die Zeit zunächst dazu verwendet wurde, Proviant und Kohlen einzunehmen. Der darauffolgende Sonntag (16. Sept.) brachte Regenwetter, zugleich auch die Abschiedsfestlichkeit, welche die „Germania" den Olgaleuten veranstaltete. Prinz Heinrich hatte eine Einladung zu Hofe erhalten, ihr aber nicht Folge geleistet, blieb jedoch mit dem Kommandanten auch der „Germania" fern, indes sich die dienstfreien Offiziere vollzählig dorthin begaben, um zu zeigen, daß die Marine ebenso gute Tänzer unter ihren Mitgliedern zählt, wie das Landheer. Der Abend verlief in animiertester Stimmung, die Offiziere erwiesen sich „als liebenswürdige Kavaliere, die ebenso sehr im Tanzsaal wie am Herrentisch in heiterer Unterhaltung bei einem Glas Kulmbacher oder Sekt an ihrem Platz waren", und schnell vergingen die letzten Stunden der Tage von Rio, denn schon am andern Morgen sollte der gastfreundlichen Stadt Lebewohl gesagt werden. Nachdem der Kronprinz, Conde d'Eu, bereits an Bord gekommen war, fuhr kurz nach 9 Uhr der Kaiser in seiner Goelette auf die „Olga" zu und stieg unter den Hurrahs der Mannschaften und den Klängen der brasilianischen Hymne an Bord, von dem Prinzen, dem Kommandanten, dem deutschen Geschäftsträger und Konsul Koser an der Treppe empfangen. Der Kaiser verweilte bis 10½ Uhr und zog sich dann nach herzlichem Abschied von Prinz Heinrich und den Offizieren in die Goelette zurück, wobei ihm die „Olga" dieselben Ehrenbezeugungen erwies wie bei der Ankunft. Hierauf verließ die deutsche Diplomatie gleichfalls das Schiff, die brasilianische Flagge wurde eingezogen, die Treppen und Boote aufgemannt, der Anker gehoben, nun noch einige Augenblicke und das deutsche Kriegsschiff verließ im stolzen Lauf den Hafen. Beim Passieren des französischen Admiralsschiffes, welches zum Abschied das

„Preußenlied" spielte, stimmte das Musikkorps der „Olga" die „Marseillaise" an, noch einmal schweiften die Blicke Abschied nehmend über das schöne Hafenbild hin, bis zum Pico de Papageio, der Tijucca, und der kolossalen Stadt, deren Häusermeer sich in blauen Duft hüllte, die Inseln und Festungen, die aus- und einlaufenden Schiffe mit den pfeilschnell dahinjagenden Dampfjollen flogen vorüber, der Zuckerhut und der Corcovado tauchten immer tiefer unter dem Horizont, dann war alles verschwunden.

Zurück nach Westindien.

Ein tropisches Gewitter. — Zusammentreffen mit Sr. M. „Freya“ in Bahia. — Kurze Rast vor Pernambuco. — Eine aufregende Begegnung auf hoher See. — Schießübungen in Trinidad. — Puerto Cabello: Handel und Verkehr. Die Stadt und ihre Umgebung. (St. Esteban). Eine Episode mit Volksunwillen. — Curaçao: Schiffsbewegung innerhalb der Stadt. Lage und Bauart. Straßenbilder. Holländische Seeoffiziere. — Kingston auf Jamaica: Mit der „Freya“ wiederum im Hafen. Temperaturverhältnisse. Vergnügungen am Lande. — Santiago de Cuba: Zuvorkommende Aufnahme. Inspizierung der Besatzung. Streifzüge durch die Insel. Das Weihnachtsfest. Abfahrt nach Havanna. — Die „Königin des Westens“: Widersprechende Eindrücke. Gesellschaftsleben in Havanna. — Wie die deutschen Seeleute ihr Neujahr feierten. — Die „Olga“ mit dem Himmelswimpel in See.

Unter Dampf hatte die „Olga“ Rio verlassen, dann Segel gesetzt und drei Tage lang trotz stürmischen Wetters ihre Fahrt glücklich gemacht, als am 20. September der Wind die Stärke 7 erreichte und die Vormarsstenge an einer Aststelle brach, so daß die Segel geborgen und die Stenge gesichert werden mußten. Es wurde deshalb Dampf aufgemacht und am nächsten Morgen, als der Wind etwas nachgelassen hatte, die Stenge durch eine Reservestenge ersetzt. Die „Olga“, welche nunmehr den Kurs wieder aufnehmen konnte, arbeitete sich wacker durch die Wasserberge, bald tanzte sie keck hoch oben auf dem Kamm einer Woge und schoß dann wieder blitzschnell in die Tiefe hinab, für ein so seetüchtiges Schiff wie unsere Korvette ein durchaus ungefährliches Spiel. Nur in den Hängematten wurde es fast ungemütlich, man schwebte und fiel, um ebenso schnell wieder in die Höhe gerissen zu werden, genau so, wie es die „Olga“ vormachte. Der 22., ein Sonntag, herrlich und schön angebrochen wie selten ein anderer Tag, brachte ein schweres, echt brasilianisches Gewitter, welches dem Rufe des Landes alle Ehre machte. Die Blitze zuckten unausgesetzt am schwarzen Firmament, hohl und

dumpf rollte der Donner, und sindflutartig strömte der Regen. Das triefte, brauste, wetterte und plätscherte zwei Stunden lang in schauerlicher Großartigkeit, dann wurde es ebenso schnell wieder schön, wobei eine gute Brise den Sturm ablöste, sodaß die „Olga“ wieder Segel setzen und ihrem Ziel unaufhaltsam zusteuern konnte. Am Sonnabend, den 29., lief sie im Hafen von Bahia ein, mit donnerndem Hurrah von Sr. M. „Freya“ begrüßt, welche die Schiffsjungen des Jahrgangs 1882 in jene Gewässer geführt hatte und sich des Zusammentreffens nicht minder freute wie die „Olga“. Für die verloren gegangene Stenge wurde zunächst eine neue geschafft, indem ein geeigneter Baum gekauft wurde, den die Zimmerleute der „Freya“ im Marinearsenal am Lande bearbeiteten. Halfen hier die Handwerker entstandene Schäden der Korvette ausbessern, so suchten die Kameraden von der „Freya“ auch andere Defekte, wie z. B. die ausgegangenen Vorräte an Cigarren wieder zu ergänzen, während sich der Verkehr des beiderseitigen Offizierskorps besonders rege gestaltete. Fast jeden Tag hatte die Offiziersmesse der „Olga“ Kameraden von der „Freya“ zu Gaste und umgekehrt, sodaß man das Beisammensein sehr gemütlich genoß. Der einzige, welcher über diesen engen Verkehr beider Schiffe keine rechte Freude haben mochte, war wohl der Weindirektor der „Olga“, da in dem Weinvorrat des Prinzenschiffs das an sich große Loch in erschreckender Weise zunahm. Zwar hatte der erfahrene und vorsorgliche Kellermeister nach Curaçao Wein nachbestellt, aber ehe die Korvette dort anlangte, mußte der Krach eintreten. In dieser schweren Lage half man sich, wie immer bei solchen Gelegenheiten, damit, daß man den Weinvorstand seines Amtes enthob, um ihn aber gleich darauf zur Strafe wiederzuwählen, selbstverständlich in der Weise, daß mit der Neuwahl ein kleines Fest verbunden war.

Mit dem Lande stand man diesmal nur in beschränktem Verkehr, da die „Olga“ zwei Seemeilen von der Landungsstelle vor Anker gegangen war und bei nur einiger übernormaler Stärke der See ein Bootsverkehr nicht möglich war. Die deutsche und englische Kolonie benutzten allerdings auch diese Anwesenheit der „Olga“ zu Ballfestlichkeiten, wofür sich die Korvette mit einem Ball an Bord revanchierte, dann wurde am 8. Oktober der Hafen zum zweiten Mal verlassen. Drei Hurrah

sandte die „Freya“ dem scheidenden Schiff nach, welches den Kurs nach Pernambuco nahm, ohne zu ahnen, wie schnell das Wiedersehen stattfinden sollte.

Dieser letzte brasilianische Hafen wurde unter Dampf schon am 11. Oktober erreicht, und ganz kurze Rast gemacht, lediglich um die Post in Empfang zu nehmen, welche mit reichen Blumenspenden, den letzten Grüßen der Landsleute, an Bord kam, sodaß Verdeck und Kajüte wie ein Blumengarten duftete. Günstiger, stets von achtern wehender Wind und prächtiges Wetter gewährten vom 11. Oktober an $1\frac{1}{2}$ Wochen lang eine schöne Segelfahrt, am Montag den 15., nachmittags 4 Uhr, wurde zum zweiten Mal die Linie passiert, und Dienstag den 18. folgte die solenne Feier des Geburtstages des deutschen Kronprinzen bei herrlicher Luft und so ruhiger See, daß während der Fahrt sogar die Kammerfenster geöffnet bleiben konnten. Von den unangenehmen Äquatorialkalmen war nichts zu spüren, und alles atmete vollkommene Ruhe und Gleichmäßigkeit. Da sollte der 20. Oktober eine unerwartete Aufregung bringen.

Als sich die „Olga“ gerade vor der Mündung des Amazonenstromes befand, etwa hundert Meilen vom nächsten Land entfernt, zeigte sich hinter der Korvette ein Schiff am Horizont, welches, schnell näher kommend, als ein Kriegsschiff erkannt wurde. Es hatte alle Segel gesetzt, ging außerdem noch unter Dampf, schien also die denkbar größte Schnelligkeit entwickeln zu wollen und hielt, als es auch in der „Olga“ ein Kriegsschiff erkannt hatte, direkt auf letztere ab. — Was hatte das zu bedeuten? — Die Olga war zehn Tage in See, sollte nach ihrer Abreise von Pernambuco Krieg ausgebrochen sein, etwa mit Frankreich, und sollte vielleicht die französische Fregatte von Bahia, welche die Ausfahrt der „Olga“ noch mit der Preußenhymne begleitet hatte, gefolgt sein, um das Prinzenschiff zu überfallen? — Das Schiff kam näher und näher, jetzt hißte es die Flagge und siehe da! — es war die deutsche. Daß man die „Freya“ vor sich hatte, die man noch in Bahia vermutete, war die nächste Entdeckung. Trotz alledem blieb aber die Situation noch immer unheimlich. Es mußte doch für das folgende Schiff ein besonderer Grund vorliegen, seine Reiseroute plötzlich aufzugeben und so hinter der „Olga“ herzujagen! Welche Ordre, welche

Nachrichten konnte es bringen? — Endlich ging drüben ein erlösendes Signal auf, welches lautete: „Habe Ordre erhalten, sofort nach Port au Prince zu gehen.“

Das Zusammentreffen war also ein rein zufälliges gewesen, und das Signal befreite die Olgaleute nicht nur von bangen Zweifeln, sondern eröffnete auch die angenehme Aussicht, von einem zweiten Aufenthalt in Port au Prince, wo noch starke Hitze herrschte, verschont zu bleiben. Die „Freya“ dampfte an dem Prinzenschiff vorüber und war bald außer Sicht, die weite unendliche Fläche des Meeres der „Olga“ allein überlassend, welcher auf dieser ganzen Reiseroute außer der „Freya“ beinahe kein anderes Schiff begegnete. Und so arm das Meer an Fahrzeugen, so arm war es auch an Tieren. Nur selten sah man einige fliegende Fische, noch seltener Delphine, und nur vor der Mündung des Amazonenstromes zeigten sich einige Seevögel. Im Übrigen war alles wie ausgestorben. Jetzt trat auch völlige Windstille ein, die Gluthitze wurde erdrückend, in den Schiffsräumen war es schwül und dumpf bis zur Unerträglichkeit, auf dem Deck aber brannte die gerade über dem Scheitel stehende Sonne, als ob sie die Rolle des Schmelzofens für die „Olga“ überkommen hätte. Nur nicht dampfen war jetzt der einzige Wunsch der Besatzung, denn die Kesselfeuer erhöhten die Temperatur ziemlich um 10 Grad. Das Schiff machte monotone Schaukelbewegungen, und kein Lüftchen regte sich. Da endlich, es war am 23., entlud sich ein Gewitter. Es regnete in Strömen, aber selbst diese vermochten die Luft nicht genügend abzukühlen. — Indeß auch dieser Zustand wurde überwunden, eine frische Brise stellte sich ein, und nun ging es unter Segel und Dampf zugleich vorwärts, damit Trinidad zur festgesetzten Zeit (am 25.) erreicht werde, wie es auch geschah.

Der Aufenthalt auf dieser Station brachte mancherlei außerdienstliche Abwechselung, so Ausflüge zur Jagd auf Rehwild, Kaimans, wilde Truthühner und Wasservögel, ferner eine längere Reitpartie ins Innere der Insel und gestaltete sich durch den freundschaftlichen Verkehr des Offizierkorps mit dem überaus liebenswürdigen Gouverneur Sir Freeling besonders angenehm. Hauptzweck des abermaligen Anlaufens von Port of Spain waren aber Schießübungen, die gute Resultate ergaben und Freitag,

den 2. November, beendet waren, wonach die Korvette am 3. bei stillem, klarem Wetter an der Küste Venezuelas unter Dampf und Segel entlang fuhr, um am 5. Nov. vor Puerto Cabello Anker zu werfen.

Der geräumige Hafen, durch Inseln gegen alle Winde geschützt, ist auch für die größten Schiffe tief genug und so sicher, daß sie an einem Haar „cabello" vor Anker liegen können. Fort Libertador und einige Batterien decken die Einfahrt, welche durch einen Leuchtturm bezeichnet wird. Die Stadt selbst zählt reichlich 10000 Einwohner und ist einer der wichtigsten Handelsplätze Venezuelas, mit einer Einfuhr (1883) im Wert von 13 Millionen Bolivares (à 1 Frank) und einer Ausfuhr von über 19 Millionen, woran ebenso wie an der Einfuhr auch Deutschland ein bedeutender Anteil zukommt. Die großen Warenmagazine, welche Küste und Binnenland versorgen und die einheimischen Produkte, namentlich Kaffee, Kakao, Indigo, Farbenrinde, Baumwolle und Kupfererze aufstapeln, fallen beim Betreten der Stadt sofort in die Augen. Ganze Reihen von Ochsenwagen und zahlreiche, mit Maultieren bespannte Fuhrwerke ziehen an dem Ankömmling vorüber, wozu noch Karawanen von je mit 2 Säcken beladenen, aneinander befestigten Eseln kommen, die sich gleich einem Gliederwurm über die Straße dahinwinden. Da die Wohnungen ängstlich gegen die Straße hin abgeschlossen sind und eher Gefängnissen als den Häusern friedlicher Bürger gleichen, macht die Stadt äußerlich keinen guten Eindruck. Die meist einstöckigen Gebäude mit schlecht unterhaltenen Mauern besitzen hohe Fenster, welche innen mit Läden ganz oder teilweise geschlossen und außerdem mit eisernen Gittern oder, wie es bei der ärmeren Bevölkerung der Fall ist, mit Latten geschützt sind. Durch einen tiefen, breiten Gang gelangt man zu einer gleichfalls hermetisch verschlossenen Thür, die, am Abend geöffnet, in den wohl unterhaltenen, mit schönen Zierpflanzen, Springbrunnen und anderen Luxusgegenständen geschmückten Garten blicken läßt, während man bei einer Wanderung zur heißen Tageszeit keinem gut gekleideten Menschen auf der Straße begegnet und den Eindruck gewinnt, als ob hier nur Armut herrsche, in so grellem Gegensatze steht das Innere der Häuser mit dem Äußern. Nennenswerte, durch ihre Architektur ausgezeichnete

Gebäude giebt es in Puerto Cabello überhaupt nicht, die Straßen machen sich durch Unsauberkeit bemerkbar, und wenn auch zahlreiche Königspalmen und einige kleine öffentliche wohlunterhaltene Gärten die Eintönigkeit angenehm unterbrechen, so bleibt der Eindruck des Ortes im allgemeinen doch ein unfreundlicher. Wer die Vorstadt mit den ärmlichen, blätterbedeckten Lehmhütten hinter sich läßt, um ins Freie zu gelangen, steht bereits nach wenigen Minuten am Fuße des Gebirges, durch welches ein hübscher Fahrweg zu dem Dorfe Esteban führt, zu Wagen in $^3/_4$ Stunden von der Stadt aus zu erreichen, wohin auch Prinz Heinrich eines Tages einen Ausflug machte.

Die Scenerie ist anfänglich wenig einladend, die Landstraßen staubig, von Männern und Frauen mit wassertragenden Eseln besetzt, die das kostbare Naß von weit herschaffen, eine Spur von Vegetation ist nirgends zu entdecken, bis das Dorf San Esteban erreicht ist. Hier endlich lacht das frische Grün von Bananen, Brotbäumen und Palmen entgegen, im Thale rieselt ein freilich sehr zusammengeschmolzener Bach, und in den kleinen Blumengärten des Dorfes liegen hübsche Häuser mit freundlichem weißem Anstrich und luftigen, durch Pfeiler und rundliche Säulen getragenen Veranden, die Wohnungen einer Anzahl von Kaufleuten, welche die Stadt nur zur Geschäftszeit besuchen und mit ihren Familien beständig in San Esteban verweilen.

Der Aufenthalt auf der Reede von Puerto Cabello gestaltete sich durch sein besseres Klima und tagüber wehenden frischen Passat, ferner durch den kühlen Wind, der in der Regel des Nachts von den Bergen weht, angenehmer als in Port of Spain, und daß es auch in dieser Stadt von Seiten der deutschen Kolonie nicht an Versuchen fehlte, den Landsleuten noch besondere Genüsse zu bereiten, bedarf kaum der Erwähnung. Abgesehen von einem Konzert des Gesangvereins veranstaltete die deutsche Kolonie einen Ball, zu welchem Prinz Heinrich eine Einladung angenommen hatte, um bei dieser Gelegenheit Zeuge einer eigentümlichen Scene zu werden.

Es besteht hier zu Lande die Sitte, bei besonderen Festlichkeiten die Fenster nicht zu blenden, um dem großen Publikum Gelegenheit zu geben, seine Schaulust zu befriedigen. „Zutritt zu der Barra haben,“ nennt man das, weil „Barra“ die eisernen Stangen

bedeuten, womit die Fenster des Erdgeschosses gegen unberufene Eindringlinge geschützt sind. Bei dem Eintritt des Prinzen in die Festräume hatte man mit diesem Herkommen gebrochen und Thüren und Fensterläden geschlossen, um die zudringliche Neugier des Volkes abzuhalten. Kaum hatte aber der erste Tanz begonnen, als ein Hagel von Steinen auf das Dach des einstöckigen Gebäudes niederprasselte, welcher auf die Versammelten ebenso verblüffend wie erregend wirkte, bis den Festordnern klar wurde, daß der Pöbel sein Mißfallen über die getroffene Maßregel ausdrücke. Man teilte dem Prinzen die Ursache des Volksunwillens mit, worauf dieser sein Bedauern aussprach, daß man seinetwegen von einem alten Landesbrauch abgewichen sei und gleichzeitig bat, die Neugierigen ihres gewohnten Vergnügens nicht zu berauben. Thür und Fenster wurden nun wieder geöffnet, worauf der „pueblo soverano", wie sich die Venezuelaner besonders gerne nennen, in lauten Jubel ausbrach und sich aller weiteren Ausschreitungen enthielt.

Auch die Gelegenheit zu Jagd- und Reitpartien war noch geboten und blieb nicht unbenutzt, so weit es der Dienst zuließ.

Am 7. und 8. November hatten die Matrosen Torpedoschießen vom festliegenden Schiff, da das Riff auf dem Westende der Reede ein Manövrieren mit der Korvette sehr schwierig machte, am 12. Nov. wurde Puerto Cabello verlassen und nach einer durchdampften Nacht am 13. die Insel Curaçao erreicht, wo die „Olga" im Hafen von St. Anna (Schottegat) vor Anker ging.

Mit dem Lootsen an Bord dampfte die Korvette unter den Klängen der holländischen Hymne langsam durch eine schmale Einfahrt zwischen hohen, menschenbesetzten Molen, um, von einer holländischen Militärkapelle am Lande mit dem Preußenmarsch und der Wacht am Rhein empfangen, in unmittelbarer Berührung mit dem Ufer im Rücken der Stadt anzulegen.

Die Natur hat hier einen Hafen geschaffen, wie ihn kaum ein anderer Ort von gleicher Vortrefflichkeit besitzt, und es macht einen eigentümlichen, ungewohnten Eindruck, die größten Dampfer ebenso ungehindert wie die kleinsten Fahrzeuge ihre Bewegungen inmitten der Häuser ausführen zu sehen, während in seinem blaugrünen Wasser, in das man tief hineinblickt, Scharen von Fischen schwimmen und zierliche Korallentiere ihre bunten Ten-

takeln ausstrecken. Zwischen „Willemstad" im Osten und dem gegenüberliegenden Stadtteile „Otrabanda" im Westen unterhalten zahlreiche, von Negern und anderen Farbigen geleitete Ruderboote (pontjes), sowie eine Dampffähre die Verbindung, die einen sehr lebhaften Verkehr vermittelt, da Willemstad mit engen Straßen und dichtgedrängten, stattlichen Häusern der Geschäftsteil von Curaçao ist. Einen üppigen Pflanzenwuchs sieht man nirgends infolge des trockenen, dürren Bodens, selbst in den Stadtteilen nicht, die große Mühe auf die Anlagen verwenden, und kaum dürften die hier Villen genannten Wohnungen auf diesen Namen Anspruch machen können. Dazu kommt, daß alle Häuser ungemein plump aus Kalksteinen aufgebaut sind, um den gefürchteten Hurrikanen Westindiens zu begegnen, die zwar auf den Inseln unter dem Wind selten, aber doch zuweilen mit fürchterlicher Gewalt auftreten, wie z. B. am 23. Sept. 1877, wo ein derartiger Orkan die Vorstadt „Pietermaaij" in Ruinen legte. —

Die Bevölkerung der Stadt, am Schlusse des Jahres 1884 25015 zählend, besteht aus Weißen, Negern und Mischlingen, an Sprachen werden außer dem Niederländischen und dem Papiamento, dem überwiegend aus spanischen, sodann holländischen und indianischen Wörtern zusammengesetzten Idiom der Farbigen, noch das Englische, Spanische und bisweilen auch das Französische gesprochen, so daß der Sprachschatz eines Teils der Bevölkerung ein ganz erstaunlicher ist. Unter den Straßenbildern, die nichts Bemerkenswertes bieten, fallen nur die Frauen der Farbigen auf, welche die Weißen nachzuahmen suchen, aber in einer Weise, daß es für ein europäisches Auge geradezu ein unerträglicher Anblick ist. In allen Stadien der Verkommenheit sieht man an ihren langen Leibern die pariser Moden der letzten 10 Jahre in schlotternden, schmutzigen, zerrissenen und stets mit langer Schleppe versehenen Kleidern, welche beim elastischen Gange der Trägerin die Straße fegt und wie eine Fahne hintenanweht.

Die Stadt Curaçao ist der einzige größere Ort auf der Insel, dagegen liegen zahlreiche Plantagen über dem dürren, wasserlosen und kahlen Felsen zerstreut, denen nur beharrlicher Fleiß die gewöhnlichen tropischen Früchte abgewinnt. Man gewinnt namentlich Mais, Zucker, Tabak, Maniok und Tamarinde und

bereitet aus dem Safte der Pomeranze jenen berühmten Likör, der den Namen der Insel trägt, während die Hauptausfuhr aus Seesalz und phosphorsaurem Kalk besteht.

Außer dem Austausch der offiziellen Besuche mit den Spitzen der Landesbehörden und dem sehr kameradschaftlichen Verkehr mit den Offizieren des in Curaçao vor Anker liegenden holländischen Kanonenbootes „Alkmacer“, die meist ziemlich gut Deutsch sprachen und den Offizieren der „Olga“ sehr liebenswürdig entgegenkamen, war nur ein Ball beim Gouverneur der Insel dadurch bemerkenswert, daß ein deutscher Magen das nach Landessitte bei solcher Gelegenheit ausfallende Souper schmerzlich empfand und sich nur mit Resignation darein fügte.

Dienstlich war die „Olga“ damit beschäftigt, ihre Ausrüstung zu ergänzen, worauf sie am 20. November unter Segel in See ging, indem Tausende von Menschen auf den Molen standen und die holländische Militärkapelle wiederum die schon genannten Weisen spielte, die Musik der „Olga“ aber mit der holländischen Hymne und dem „Wer weiß, ob wir uns wiedersehen“ antwortete.

Das nächste Reiseziel, die Insel Jamaica mit ihren blauen Bergen, die von Ost nach West ziehen und ihren Namen mit Recht führen — denn ein schöneres Blau, wie es sich hier im vollen Glanz der Sonne vom Himmel abhebt, kann es kaum geben —, kam am 23. früh 8 Uhr in Sicht, zugleich aber auch ein Schiff, welches vor der „Olga“ herdampfte und offenbar demselben Hafen zustrebte. Es war abermals die „Freya“, die Hunderte von Flüchtlingen, meist Frauen und Kinder, einige Nonnen und Patres, von Haiti nach Kingston rettete, denn die Neger wirtschafteten dort schrecklich. Das Nähere erfuhr man am Nachmittag gegen 4 Uhr, als beide Schiffe im Hafen der sanft im Gelände ansteigenden, einst so blühenden und belebten, jetzt aber still und trübselig gewordenen Stadt nebeneinander lagen, die „Freya“ um wieder nach Haiti zurückzukehren, nachdem sie ihre wehrlosen Schutzbefohlenen gelandet und Kohlen genommen hatte, die „Olga“, um am 1. Dezember nach Santiago de Cuba auszulaufen.

Das Klima in Kingston hatte sich, Dank den kühlen Nächten, sehr erträglich gestaltet, und der geselligen Zerstreuungen, bestehend in Diners beim Gouverneur General Gambel, beim

deutschen Konsul Mr. Wißmann, sowie beim ersten Westindia-Regiment, ferner in einer Reitpartie nach dem Lager von Newcastle, wo die deutschen Offiziere von den Engländern mit großer Liebenswürdigkeit aufgenommen wurden, endlich in einem Rennen in Spanishtown, waren, wie schon hieraus ersichtlich, ziemlich viele, so daß ein Diner an Bord der „Olga" mit zahlreich geladenen Gästen, worunter die Offiziere des Westindia-Regiments am Tag vor der Abfahrt nicht zu umgehen war. Die Strecke von nur 160 Seemeilen war kurz, aber die hohe See ließ die Korvette nur langsam vorwärts dringen, und so war die vierte Nachmittagsstunde des 2. Dezember herangekommen, als der Lootse das Schiff in die schmale Hafeneinfahrt der prächtigen Bai von Santiago de Cuba, schlechthin auch Cuba genannt, leitete. Kaum hatte die Olga festgemacht, erschien auch schon der Gouverneur der Insel mit Gefolge an Bord, um sich dem Prinzen vorzustellen und drei Offiziere zu seinem Ehrendienst zu kommandieren, wie denn überhaupt die spanischen Behörden in ihren Aufmerksamkeiten weit über das gewöhnliche und notwendige Maß hinausgingen. An einem Ausflug auf dem spanischen Kanonenboot „Fernando el Catholico" nach den Eisenminen nahm Prinz Heinrich nicht teil, wohl aber an dem sehr glänzenden Ball, den die spanische Gesellschaft gab, wofür man sich an Bord mit dem üblichen Frühstück und einem Nachmittagstanz revanchierte, zu welchem 150 Einladungen ergangen waren.

Der Aufenthalt auf dieser Station war ursprünglich nur auf zwölf Tage berechnet, wurde aber, da nicht ganz klare Berichte über den Gesundheitszustand in Havanna einliefen, verlängert, nicht zur Freude derjenigen Olgaleute, welche die Königin des Westens noch nicht kannten, während die mit den dortigen Verhältnissen Vertrauten die Gelegenheit froh begrüßten, Cuba und was es bot noch länger genießen zu können. Hier gab es in herrlicher Gegend jeden Tag Gelegenheit zum Reiten und Jagen und wer an geselligen Vergnügungen hing, fand nicht minder seine Rechnung. Für westindische Verhältnisse und die Jahreszeit, in der man sich befand, gestaltete sich der Aufenthalt sogar prächtig, der Ankerplatz war ein absolut sicherer, auch nicht zu weit von der Stadt entfernt, das Klima so, daß es der Tropenroutine nicht bedurfte, und der Gesundheitszustand der

Besatzung besser als irgendwo sonst. Proviant, besonders Fleisch, war in Santiago de Cuba sehr gut zu haben und wenn auch des trüben, manchmal übelriechenden Wassers wegen nicht gebadet werden konnte, so wurde doch die Erteilung von Schwimmunterricht gestattet, da es hier keine Haie gab. Der Dienst ging, nachdem der Kommandant schon in der ersten Woche die Besatzung inspiziert hatte, seinen gewöhnlichen Gang, nur Kohlen wurden genommen. Es blieb somit für die Offiziere Zeit genug übrig, abwechselnd täglich Reitpartien zu machen, zu denen der liebenswürdige Konsul Schuckmann meist Pferde des in Santiago de Cuba stationierten Kavallerieregiments requirierte. Auf diesen Streifzügen wurde zugleich Kenntnis von Land und Leuten gewonnen, man stieß auf gut bebaute Zuckerrohrfelder, während andererseits auch an niedergebrannten Zuckersiedereien und brachliegenden Feldern der vielfache Schaden zu Tage trat, den die vorangegangene Insurrektion angerichtet hatte. Zur Zeit der Anwesenheit der „Olga" schien die Sicherheit wieder vollständig hergestellt, wenigstens ließ die Regierung die kleinen, zur Aufnahme einer Feldwache bestimmten Blockhäuser, welche in großer Anzahl über das Land verbreitet waren, wieder verfallen. Das zahlreiche Militär machte, von dem schwächlichen Äußern der Soldaten abgesehen, einen guten Eindruck, die Uniform mußte als eine entschieden schmucke bezeichnet werden, namentlich bei der guardia civilis, indes die höheren Offlziere in ihrem Auftreten durchaus gentlemanlike waren.

Während auf diese Weise die Offiziere die gebotene Abwechslung genossen, bereiteten die Mannschaften, in ihrer Weise vergnügt, das Weihnachtsfest vor, so gut es unter den obwaltenden Verhältnissen eben ging. Citronen wurden vergoldet, Schiffszwieback und kleine Kakes bildeten das Zuckerwerk, an Lametta war kein Mangel, ebenso wenig an Palmen, mit deren Hilfe ganze mit Transparenten geschmückte Nischen an Deck gebildet wurden, der deutsche Tannenbaum ließ sich aber doch nicht ersetzen. Am heiligen Abend gegen 6½ Uhr intonierte die Musik „Stille Nacht, heilige Nacht", alle Lichter an den Bäumen wurden angezündet und bei einer guten Cuba und zusagendem Getränk die Geister der Wehmut, die sich unwillkürlich einzustellen pflegen, gebannt. Mußte doch die Stunde der Heimkehr bald schlagen. Zunächst

war noch Havanna ein Besuch abzustatten, wohin die „Olga" am 26. Dezember um 7 Uhr morgens in See ging.

Nach einer guten Fahrt unter Segel bis Kap Antonio, wo das Wetter trüb und flau wurde, tauchte am letzten Dezember des Jahres 1883 mit dem Morgengrauen die Nordküste Cubas aus den Wogen auf. Die Ansteuerung war ziemlich schwierig, gelang aber gut. Mit der Annäherung des Schiffes wurden die tiefblauen Berglinien, welche den dekorativen Hintergrund bilden, immer deutlicher, mehr und mehr gewann die flachwellige, reich-bebaute Landschaft an Form und Farbe, um 11 Uhr wurden die ersten Türme von Havanna sichtbar, die lichten Häuserreihen der Hauptstadt der siempre fiel (immer getreuen) Isla de Cuba folgten und bald entfaltete sich unter dem Donner der Kanonen, der fast 2 Stunden lang anhielt — so zahlreiche Würdenträger kamen an Bord des angelaufenen Schiffes — vor dem Bug der „Olga" jenes vielgerühmte Rundbild, welches für einen großen Teil der Besatzung den Reiz der Neuheit hatte.

Mit dem Namen Havanna, den die Spanier Habana schreiben, verbindet die Vorstellung den Begriff der Üppigkeit, etwas, was an Luxus gemahnt, und der erste Anblick der Stadt von der See aus widerspricht diesem Phantasiegebilde durchaus nicht, wenn es auch in der Regel anders ist, als man sich gedacht. Das alte Kastillo del Moro, welches den Hafen von der Nord-seite schützt, die langgedehnten Fronten der stattlichen öffentlichen Gebäude, welche unmittelbar am Strande über der Brandung sich erheben, die trotzigen Mauern der alten Befestigungswerke, die jetzt als Gefängnisse dienen, die weitausgelegte Stadt, aus deren flachen Dächern der Palast des Generalkapitäns, die Kathedrale und die zahlreichen von einer spanischen Stadt untrennbaren Kirchen hervorragen, alles das bildet ein Panorama, welches bei guter Beleuchtung von imposanter Schönheit ist. Dazu denke man sich das herrliche blaugrüne und fischreiche Antillenmeer, einen prächtigen Hafen mit einem schaukelnden Wall von Masten und bunten, lustig flatternden Flaggen, zahlreiche behende, Boote, durch Dächer von weißem Zeug gegen die Sonne geschützt und von kräftigen Armen geführt, endlich über dem Häusergewirr die tiefblaue Kuppel des Tropenhimmels, mit leichten Wölkchen drapiert, um die Anmut eines Bildes zu begreifen, das zwar

nicht mit Rio de Janeiro vergleichbar, aber ohne Zweifel die glänzendste aller Städteansichten des Westens ist.

Das Innere freilich hält nicht, was die Außenseite verspricht. Wer hohe, elegante Häuser, zahlreiche monumentale Gebäude und breite Straßen erwartete, sieht sich getäuscht. Die letzteren sind teils infolge der alten Befestigung der Stadt, teils zum Schutz gegen die Sonnenglut meist eng gebaut und nicht gerade angenehm zu gehen, weil ein feiner weißer Staub sie bedeckt, den auch leichter Wind schon in Bewegung setzt. Die Häuser sind von außen unansehnlich, haben flache Dächer, 2 3 Fuß dicke Mauern, große, hohe, nicht durch Glas, sondern durch Vorhänge gedeckte und durch mächtige Eisengitter geschützte Fenster, die von der Straße aus einen Blick in die Gesellschaftszimmer mit einer stereotypen Einrichtung gestattet. Die Zahl der Verkaufsläden ist groß, ohne daß sie durch Eleganz mit denen der Hauptstädte Europas oder der Vereinigten Staaten und einiger Städte Südamerikas sich vergleichen ließe. Auch der Prado, jene breite, von mehreren Reihen hoher Bäume besetzte Hauptverkehrsstraße, die vom Campo Marte im Herzen der Stadt nach der Plaza, einem gleichfalls mit Gartenanlagen, reichlichen Sitzplätzen und zierlich gepflasterten Wegen versehenen Platz, und längs dieser zum Strande in den Eingang des Hafens führt, ist am Tage ziemlich öde und still wie die ganze Stadt. Erst am Abend entfaltet sich unter diesen Bäumen, die ihr schattenspendendes Laub auch im Winter behalten, ein reges, interessantes Leben, welches für den Europäer den größten Reiz hat. Dann versammelt sich hier an bestimmten Tagen die schöne und nichtschöne Welt, um bei den Klängen der frei konzertierenden Musik sich zu ergehen und die Abendkühle zu genießen. In langer Reihe fahren die Volantes, jene landesüblichen zweiräderigen Kabriolets mit auffallend großen, bis 5 Fuß im Durchmesser haltenden Rädern, sehr langer Gabeldeichsel und Sitzen für 2–3 Personen, daher; die zu Fuß gehenden Kaballeros bilden in den verschiedenen Alleen Spalier und betrachten die kutschierende, meist aus Damen bestehende Gesellschaft; der leichte, malerische, aber durch seine Länge unbequeme Wagen blitzt in übersilberter Garnitur, der Neger auf dem Pferdesattel hat seine schönste bunte Jacke mit reichen Gold- und Silberborden an, während

die hohen, enganschließenden, mit Silber beschlagenen Reiterstiefel eine pittoreske Form zeigen, die noch aus der spanisch-mittelalterlichen Mode stammt. Die Damen sitzen im zurückgelegten offenen Wagen, gewöhnlich zu Dreien in pyramidaler Gruppierung, die Volantes fahren langsam, um den vollen Anblick der nicht ohne Grund berühmten havannesischen Schönheiten und ihrer eleganten Toiletten dem Publikum zu zeigen, und bilden so eine willkommene Gelegenheit für den, welcher die Crême des schönen und edlen Geschlechts von Havanna beisammen sehen will.

Wie die lebenden Bilder einer Theatervorstellung zogen diese Wagen- und Menschenreihen an den Augen der Olgaleute vorüber, an alles andere erinnernd, nur nicht an das Fest, inmitten dessen man sich befand. Wo war die weißblitzende Landschaft, der gefrorene Fluß, der knisternde Schnee, der Fichtenbaum in seinem Winterschmuck, der summende Ofen und die Eiskrystalle an den undurchsichtigen Fenstern, gegen welche der nordische Wintersturm tobte? Wo war das trauliche Heim, in dessen vier Pfählen das Familienleben sich innig und inniger gestaltet? Hier fing man erst auf der Straße an zu leben, hier standen die Mangos und Anonen, die Orangen- und Limonenbäume, die Granat- und Oleanderbüsche noch im schönsten Blätter- und Blütenschmuck, hier wehte ein milder Windhauch, und die Señoras der Havanna bewegten sich im offenen Wagen im leichtesten Sommerkleid, wie auf den Bällen des nordischen Vaterlandes, die Damen in den wohlgeheizten Ballsälen der Neujahrszeit. — Der Sylvesterabend konnte Dank der schnellen Fahrt im Hafen gefeiert werden, dort trank man ruhiger seine Bowle und schrieb ruhiger seine Neujahrsbriefe, wie denn auch Prinz Heinrich noch zur rechten Zeit seine Glückwünsche nach Berlin telegraphieren konnte! Die einfache Depesche des kronprinzlichen Paares an den Sohn lautete: „Gott segne Dich! Zu Hause alles wohl! Friedrich Wilhelm. Victoria.“

Sechs Tage sollte im Ganzen der Aufenthalt in Havanna dauern, eine hinreichende Zeit, die Perle der „Antillen“ genauer kennen zu lernen. Die Stadt bietet manches Interessante, so unter den Kirchen die Kathedrale mit der Grabstätte des Kolumbus, so das ganze Handelsleben, und wenn auch der Verkehr unter einem gewissen Druck des Niedergangs steht, eine Folge der

ökonomischen Umwälzung, welche die Sklavenemanzipation zur Folge hatte, so bleibt trotz dieser ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse Havanna doch immer der Mittelpunkt des amerikanischen Verkehrs. Alle seefahrenden Nationen sind ständig im Hafen vertreten, und welche großartige Dimension namentlich die Tabaksindustrie hier genommen hat, ist jedermann bekannt. Wer hielte sich also in Havanna auf, ohne sich darum zu kümmern, wie die Zigarren gemacht werden, welche das Entzücken aller Raucher sind, wer hätte nicht die Namen der Herren Upmann und Bock & Co., der beiden bedeutendsten deutschen Firmen am Ort einmal gehört, und wer ließe die Gelegenheit vorübergehen, auch das Zuckermachen einmal an der Quelle zu studieren? Wie vielmehr der deutsche Prinz, dem sich Thür und Thor von selbst öffneten, dessen Eintreffen man mit freudiger Erwartung entgegensah.

Schon vor der Ankunft der „Olga", die von Santiago aus signalisirt war, waren die Vorbereitungen getroffen, und als das Schiff einlief, erschien zugleich mit dem deutschen Konsul eine Deputation der dortigen Deutschen, um den Enkel des Kaisers Wilhelm zu begrüßen und ihn einzuladen, den ihm zu Ehren in Aussicht genommenen Festlichkeiten beizuwohnen. Diese Bitte wurde nicht abgeschlagen, aber fast waren der Festlichkeiten zu viel. Diners beim Generalkapitän, Diner und Reception beim Admiral, beim Konsul von Soden, Festvorstellung in der Oper, Ball in der deutschen Gesellschaft, — so häuften sich die geselligen Freuden, und so wäre es weitergegangen, wenn der Aufenthalt der „Olga" noch länger gedauert hätte. Von dem Klima und der Fiebergefahr, welche mit den sonstigen Verhältnissen zusammen schon in manchem Deutschen den Wunsch hervorgerufen, von Havanna wegzukommen, hatte die Besatzung der „Olga" in dieser Jahreszeit nicht zu leiden. Während ihres Aufenthaltes wehte meist ein willkommener Nordwind, der sogar zum „Norder" ausartete und manches der vielen Segelböte auf dem Wasser umwarf, während die im Hafen liegenden spanischen Kriegsschiffe, die sogenannte Korvette „Sanchéz" und der Avisodampfer „Guadalquivir" ebensowenig Schaden erlitten, wie die „Olga". Aber eine rechte Ruhe wollte unter der Besatzung nicht mehr heimisch werden, der Befehl zur Heimreise wurde stündlich erwartet, und endlich war

der langersehnte Augenblick gekommen. Sonnabend, den 5. Januar, in der Frühe stieg der Heimatswimpel in einer Länge von 60 Meter unter dem brausenden Hurrah der Mannschaft am Großmast der „Olga" empor, und noch an demselben Tag wurde der Anker zur Heimfahrt gelichtet. Lustig drehte sich das Gangspill nach den Klängen der Musik, die schweren Ketten klirrten, mächtige Rauchwolken stiegen aus den Schornsteinen empor, und hinaus rauschte die „Olga" unter dem Donner der Geschütze, jetzt der Heimat zustrebend.

Die Heimkehr.

Das stürmische Meer (Verlust des Klüverbaums). — Die Bermudas werden angelaufen. — In der Grassey-Bay vor Anker. — Bedeutung der Inseln. — Gastliche Aufnahme in Hamilton. — Schwierige Überfahrt nach den Azoren. — Die Insel Fayal und ihre Hauptstadt Horta. — Ausflug nach dem Kraterberg. — Im Kampf mit den Elementen bis Plymouth: Der Sturm vom 13. Februar und seine Folgen. Eine böse Nacht vor dem Hafen. — Prinz Heinrich nach Windsor und London. — Vor Verderben behütet. — Gäste an Bord. — Auf nach Kiel! — Tücken des Wetters kurz vor dem Ziel. — Ein Umschwung zur rechten Zeit — Die festliche Erwartung der Hafenstadt. — Prinz Wilhelm in Kiel. — Ankunft des Kronprinzen. — Dem Sohne entgegen. — Die Einfahrt. — Empfang des Prinzen.

„Doch wollt' die Heimfahrt nicht so leicht geraten,
Von Pfaden rauh und wild und voll Gefahr."

Camões, Die Lusiaden.

Es sollte der „Olga" nicht beschieden sein, ohne Drangsale und Gefahren den Ozean zu durchkreuzen und die vaterländische Scholle in glatter Fahrt zu erreichen.

Wind und hohe See trafen das auslaufende Schiff gerade von vorne, die Wogen rollten über das Vorderdeck und hinderten der Drang der Korvette, vorwärts zu kommen. Die Fahrt ging zunächst durch die Floridastraße, welche die „Olga" mit Nord- und Nordostwinden in Stärke 6 und mit ziemlich bewegter See empfing. Am Montag, den 7. Januar, sprang der Wind um und wurde günstig. Da war kein Säumen. Im Nu wimmelten die Masten und Wanten von dunkelen Gestalten, ein einziges Kommandowort machte die Segel herabrollen von den Raaen, und nun brauste die Korvette unter Dampf und Segel mit rasender Geschwindigkeit dahin, gleich einem Steinbock im Gebirge über Abgrund und Höhen setzend und einen großen amerikanischen Postdampfer der Linie Havanna-Newyork weit hinter sich lassend. Wäre die „Olga" so weiter gelaufen, sie würde die vorausgeschickten Briefe,

welche die Ankunft melden sollten, weit überholt haben. Aber das Geschick hatte es anders bestimmt.

Schon am Abend wurde der Himmel wieder schwarz, das Meer wieder unruhiger, die Wellen krönten sich von neuem mit jenen unheimlichen weißen Häuptern und schlugen schäumend gegen das Schiff, den salzigen Wassergischt über seine Flanken spritzend. Der Wind nahm an Stärke zu, steigerte sich zur Heftigkeit während der Nacht, und Dienstag, den 8., morgens hatte man den schönsten Seesturm, welcher die Widerstandsfähigkeit der „Olga" auf eine harte, jedoch gut bestandene Probe stellte, wenn auch der Klüverbaum infolge des starken Stampfens des Schiffes in Trümmer ging.

In der Nacht vom 8. auf den 9. wurde dem Orkan mit beigedrehtem Schiff begegnet. Langsam trieb die Korvette vor den wenigen Sturmsegeln und arbeitete entsetzlich, sich bis zu 30 Grad überlegend. Seeen spritzten fortwährend über Deck, trotz aller Vorsichtsmaßregeln drang das Wasser in solchen Massen in den Heizraum, daß „alle Mann" nicht nur klar an den Pumpen standen, sondern auch fortgesetzt in Thätigkeit waren. Dabei herrschte eine für jene Breiten ungewöhnlich niedrige Temperatur, die Theereingüsse in den Zwischenspalten der Decksplanken zogen sich zusammen, die Planken selbst gaben bei dem schweren Arbeiten des Schiffes nach, und bald sickerte das Wasser vom Deck tropfenweise nach unten durch, die Bewohner aus den Hängematten vertreibend, wenn man es sonst dort aushielt. Noch schlimmer erging es den Offizieren in ihren Kabinen, und in jenen Tagen geschah es, daß Prinz Heinrich sein Lager im Zwischendeck zwischen den Matrosen aufschlug. Mittwoch, den 9., wurde bei Westwind mit Beiliegen aufgehört, das Abhalten selbst ging gut vonstatten, aber das Schiff schlingerte so, daß die bis dahin aufgetoppt gewesenen Steuerbordsseitenboote um ein Haar verloren gegangen wären und über beide Relings Wasser geschöpft wurde. Der Wind war unterdessen am 9. und 10. bei steigendem Barometer von West über Nordwest auf Südost herumgegangen, gegen den die Korvette mit acht bis neun Knoten andampfte, um die Bermuda-Inseln anzulaufen.*)

*) Zuvor war Elbow-Cay und dann Carysport-Feuer angesteuert worden.

Am Sonnabend, den 12., war Aussicht vorhanden, den Hafen zu erreichen. Nach der Mittagsobservation sollte die „Olga“ nachts das Feuer von Gibs hill auf den Bermudas in Sicht bekommen, aber das war nicht der Fall, vielmehr kam wieder heftiger Wind auf, der die Stärke 9 erreichte und die Korvette zwang, in der Nacht vom 12. auf den 13. unter Dampf und Schratsegeln hin und her zu fahren. Am 13. Vormittag endlich sichtete das Schiff Gibs hill-Feuer, hielt darauf ab und nahm den Lootsen zur Einfahrt in die Grassey-Bay an Bord, um gegen 4 Uhr nachmittags auf Murray Anchorage vor Anker zu gehen, zunächst auf das Quarantäneboot wartend.

Die Ansteuerung der Bermudas, jener Gruppe von 19 bewohnten Inseln und 161 unbewohnten Inselchen und Klippen im Atlantischen Ozean unter 32° 15′ nördl. Breite und 64° 50′ westl. Länge v. Gr., 965 km östlich vom Kap Hatteras in Nordkarolina entfernt, ist nicht so leicht, als es auf der Karte scheint. Ein Korallenriff, die nördlichste Bildung dieser Art auf der Erde, umgiebt die Inseln und umschließt eine ovale, 3—5 km lange Lagune, deren Zugänge eng und schwierig sind. Bei einigermaßen dickem Wetter ist die Gefahr vorhanden, daß der westliche Korallenkranz berührt wird, ohne daß man ihn oder das Feuer von Gibs hill oder Lookout vorher gesehen hat, und äußerst zahlreiche Schiffbrüche bekunden das Gefährliche der Navigation in jenen Gewässern, wodurch sich jedoch der Unternehmungsgeist, der es auf die Inselgruppe abgesehen hat, nicht abschrecken läßt.

Aus der Ferne gesehen erscheinen die Bermudas als dunkelgrüne belaubte Hügel, an deren Fuß der Ozean sich schäumend bricht, während das Landschaftsbild mit den koupirten Strandlinien, Cedernwaldungen, Oleandergebüschen und den weißgekalkten, äußerst sauber gehaltenen Häusern, sowie einem Wasser, welches innerhalb der Korallenbänke eine stark glänzende blaugrünliche Färbung zeigt, in der Nähe ein besonders schönes genannt werden muß. Auf der Höhe ist der Boden dürr und sandig, in den Niederungen findet sich hingegen eine braune, sehr fruchtbare Dammerde, die für den Ackerbau günstig ist. Die Bewohner, von denen ²/₃ Farbige sind, betreiben hauptsächlich den Anbau von Gemüsen, Kartoffeln, Zwiebeln, Tomaten und roten Rüben

und versehen New-York mit kostbaren Frühgemüsen, von woher sie selbst die Lebensmittel beziehen. Das Klima dieser auf einer Breite mit Madeira gelegenen Inseln ist mild und gesund. Die Bermudas werden sogar als Luftkurort im Winter besucht, und so ergab es sich von selbst, daß ein brustleidender Matrose der „Olga“, der seit Havanna mehrfach von Blutstürzen heimgesucht worden war, dem dortigen Spital übergeben wurde, um in der milden Luft wieder zu gesunden.

Die Wichtigkeit der Bermudas für die Engländer als Stützpunkt bei einem Kriege gegen die Vereinigten Staaten liegt auf der Hand und hat zur Anlegung einer Werft auf Ireland (Grassey-Bay) und zahlreicher Befestigungen, namentlich auf St. George, geführt, während die schwierige, ohne Lootsenanweisung ganz unmögliche Einfahrt die beste Verteidigung der Marinestation ist, welche aus Schwimmdock, ein- und zweitürmigen Monitors, der alten Batterie Ferrör und einem Linienschiff als Kasernenschiff besteht. Dem Ankerplatz in Grassey-Bay, gegen nördliche Winde sehr ungeschützt, fehlt vor allem der Raum zum Treiben, wie einige Wochen vor Ankunft der „Olga“ das Panzerschiff „Northhampton“ sehr zu seinem Schaden erfahren hatte, und durch die überall zerstreuten Korallenbänke ist sogar der Bootsverkehr so erschwert, daß auch die Dampfpinasse für die Fahrt von Grassey-Bay nach der Hauptstadt Hamilton auf Main Island und nach der herrlich gelegenen Residenz des Gouverneurs, General Gallwey, auf der Hamilton-Insel nicht entbehrt werden konnte. Bei dem Genannten, sowie bei Lady Commrell auf Clarence Hill fanden Festlichkeiten statt, dem sich noch Einladungen des 86. York- und Lancaster-Regiments anschlossen. Im übrigen benutzten die geübten Hände der Schiffszimmerleute die Zeit, die Schäden wieder zu heilen, welche die „Olga“ erlitten, und als sie wieder die Schwingen entfalten konnte, wurde am 23. Januar der Anker gelichtet zur Überfahrt nach den Azoren, die bei dem in diesen Breiten jetzt herrschenden unbeständigen Wetter erst nach vielen Kämpfen mit widrigen Winden in 16 Tagen erreicht werden sollten.

Nach Lootsenanweisung in die See gedampft, fuhr die Korvette vom 24. nachmittags bei schönem Wetter und leichter, südlicher Brise bis zum 27. und von da an bis zum 29. bei nördlichen

Winden und empfindlicher Kälte, die sich für die des Winters entwöhnte Mannschaft doppelt bemerkbar machte, unter Segel. In der Nacht vom 31. Januar auf den 1. Februar frischte der Ostwind aber zum Sturm auf, sodaß die Raasegel festgemacht, und mit Schratsegeln und gehender Maschine über Backbord Bug beigedreht werden mußte. Das Schiff lag sehr gut, da die See, trotz sehr bedeutender Höhe, doch sehr regelmäßig lief und der Wind in der Richtung nicht änderte, weshalb nur in Lee Wasser überkam. Am Morgen des 1. Februar ließ der Sturm nach, um aber gegen 8 Uhr um so stärker loszubrechen. Sonnabend, den 2. Februar, ging der Wind südlicher, und die See legte sich soweit, daß Curs gesteuert werden konnte, das Wetter blieb jedoch fortdauernd trübe und regnerisch, keine Observation gestattend, die schon seit dem 30. Januar nicht gemacht worden war. Am 3. und 4. Februar wurde mit Schratsegeln gefahren, am 5. zeitweise mit Raasegeln. Mittwoch, den 6., gab es zuerst wieder eine Observation, und am 8. abends 9,50 ankerte die „Olga“ auf der Reede von Horta. Wegen des Chapman-Rock auf der Südostseite von Fayal dampfte die „Olga“ an der Nordseite entlang, um bei Mondschein auf der vorzüglichen Reede des lebhaften Handelsplatzes festzumachen.

Die Hauptstadt Horta gewährt, vom Meere gesehen, ein schönes, anmutiges Bild. In einer von zwei vorspringenden Landspitzen gebildeten Bucht ziehen sich die hellen Häusermassen am Meere entlang und amphitheatralisch am Berge hinauf, wo sie mit Kirchen, mit andern großen öffentlichen Gebäuden und mit grünen Gärten abwechseln. In der Stadt dagegen fesselt den Blick des Fremden eine anziehende Marine-Landschaft, wohl die großartigste, welche im Archipel geboten wird. Seitlich schließen die Endpunkte der kleinen Bucht das Bild ab, in dessen Mitte das Wahrzeichen der ganzen Inselgruppe, der 7613 Fuß hohe, majestätische Berg der Insel Pico so emporsteigt, daß er mit seiner breiten Basis den größten Teil des freien Raumes erfüllt, während links in blauer Ferne das Gebirge von S. Jorge, rechts der auf dem Meere ruhende Himmel den Hintergrund bildet. Fahrzeuge verschiedener Größe beleben die Reede, in dem Kanal sieht man beinahe zu jeder Tageszeit offene Boote mit ihren spitzen lateinischen Segeln

hinüber oder herüber fahren, und amerikanische Wallfischfänger, die nicht vor Anker gehen mögen, kreuzen auf der Jagd nach Pottwalen mit aufgeblähter Leinwand hin und wider. Jenseits der schmalen Meerenge unterscheidet man deutlich an dem von einem weißen Schaumstreifen umgebenen Gestade die einzelnen Häuser und Villen, welche sich die reichen Bewohner drüben erbauten.

Fayal, wenngleich nicht so wie Madeira oder Teneriffa ein Stationsort für regelmäßige Paketboote, sieht doch in jedem Jahre viele Schiffe auf seiner Reede, die einen Zufluchtsort für alle, jenen Teil des Ozeans besuchenden Fahrzeuge bildet. Segelschiffe wie Dampfer finden dort eim wohlausgerüstetes Arsenal, den erschöpften Kohlenvorrat aus den angehäuften Lagern zu ergänzen, und Handwerker, erlittene Schäden wieder auszubessern. Die Bewohner Hortas wissen deshalb stets von Schiffen zu erzählen, die mit genauer Not ihrem Untergang entronnen, und wer die tragische Seite des Seelebens schildern wollte, würde hier reichhaltigen Stoff vorfinden.

Die Insel, eine der wichtigeren der Azoren-Gruppe, mit 26,264 Einwohner — so genannt nach dem bei der Entdeckung in Fülle angetroffenen Strauch Myrica Faya hat halbmondförmige Gestalt und einen fast 1000 Meter hohen, erloschenen Kraterberg (Caldeira) am Südostende, sowie einen zweiten Vulkan, der noch 1682 Lavaströme ergossen hat. Zu einem Ausflug nach dem erstgenannten Berg lud am 10. Februar der deutsche Konsul Herr Dafne (Amerikaner) die Offiziere der „Olga“, welchen sich die Insel an diesem Tage, dank des schönen Wetters, in bestem Licht zeigte. Grüne Saatfelder, durch Mauern aus Lavasteinen oder Hecken von spanischem Rohr abgegrenzt und gegen den Wind geschützt, freundliche Landhäuser, von kleinen Gärten mit blühenden Rosen und Kamelienbüschen umgeben, Orangenpflanzungen und weiter bergaufwärts Pinien, Myrthen und große Ericaarten, das sind die Züge des lieblichen Landschaftsbildes, zu dem als Staffage ein gutmütiger und wohlgestalteter Menschenschlag gehört. Von großartiger Wirkung aber ist der Blick, den man vom östlichen Rande des Kraters über diesen selbst und nach der anderen Seite über die blaue Meerenge und die Insel Pico mit dem schneebedeckten Pick hat, dessen kolossale Umrisse, aus dieser Höhe betrachtet, ebenso

angewachsen zu sein scheinen, als die weite Wasserfläche, aus der sie emporsteigen. Zahlreiche Schaaren von Möven und anderen Seevögeln treiben da unten auf dem Meer ihr Wesen, während jener zweite, kleinere, mit niedrigen Waldwuchs bedeckte Vulkankegel den letzten Atemzug gewaltiger Naturkräfte bezeichnet, welchem die Insel ihr Entstehen verdankt. Der Kraterberg selbst hat für die Bewohner der Insel so sehr seine Schrecken verloren, daß die Bauern der Umgegend von Zeit zu Zeit in das Innere hinabsteigen, um die Schafe dort zu scheren und Brennholz zu sammeln.

Dieser Tag also war sehr genußreich. Länger freute man sich jedoch der Gunst der Witterung nicht. Während noch am 10. Februar leichte nördliche Winde geherrscht, kam am 11. Südwest bei fallendem Barometer auf, und es entwickelte sich schnell so viel See, daß Dampf aufgemacht werden mußte, um für alle Fälle gesichert zu sein. Bei wieder steigendem Barometer ging am 12. der Wind auf Nordwest herum und steigerte sich bis zur Stärke neun. Obwohl dieser Wind über Land wehte, stand doch die von den ostwärts gelegenen Inseln reflektierte Dünung mit solcher Gewalt in die Horta-Bay hinein, daß der Bootsverkehr bald sehr erschwert und schließlich ganz unmöglich wurde. Man beobachtete von der „Olga" aus, daß die Brandung stellenweise bis zu dreißig Meter Höhe aufstieg, daß hingegen die neue Mole bei der Richtung der Dünung so gut wie gar keinen Schatz gewährte. Um von diesen, dem Schiffer gefährlichen Inseln frühzeitig frei zu kommen, ging die „Olga" am Morgen des 13. Februar um 8 Uhr Anker auf, denn draußen hoffte sie den Kampf mit den Elementen besser bestehen zu können, und daß dieser bevorstand, wurde alsbald klar. Kaum hatte das Schiff die Horta-Bay verlassen, sank der Barometer auf 742, Wind (Südwest) und die See nahmen schnell zu, die Wogen erhoben ihr Haupt, und nun brach ein Sturm los, wie ihn die „Olga" auf dieser Reise noch nicht erlebt.

Die ganze See war jetzt ein wütendes Durcheinander von kohlschwarzen Wogen, auf deren riesigem Schaumrücken die Korvette bald aufstieg, bald wieder jäh in die schaurig gähnende Tiefe zurücksank. Schlag auf Schlag donnerten die Wasserberge an die zitternden Planken des Schiffes, das in allen Fugen

krachte, welches aber, da eine Gefahr, achtern Brecher überzukommen, nicht vorlag, trotzdem noch weiter durchgehalten hätte, wenn nicht die Nacht vor der Thür gewesen wäre. So mußte denn über Steuerbord beigedreht werden. Um 5 Uhr nachmittags war der niedrigste Barometerstand. Mit dem Steigen des Barometers drehte der Wind allmählich auf Nordwest zu Stärke 12 und konnte nunmehr Orkan genannt werden. Während der Nacht brach das Backbord Bugsteg, dann wurde das Bugspriet mit zwei Segeln weggerissen, ein anderes Segel hatte dasselbe Schicksal, ein Matrose, der bei dem Unwetter ausgeglitten, fiel so unglücklich, daß er den Fuß über dem Knöchel brach, und ein anderer Mann trug eine innere lebensgefährliche Verletzung davon. Bei dem wilden Schlingern und Stampfen des Schiffes wurden die Decksplanken immer undichter, sodaß das Wasser, welches auf dem Oberdeck hin und her brandete, in die darunter liegenden Wohnräume eindrang und mehrere Offiziere zwang, aus ihren Kammern in die Hängematten zu flüchten. So ging es die ganze Nacht hindurch; aber trotzdem verließ der Besatzung der frohe Mut nicht. Es ging ja doch heimwärts. Man hatte sich außerdem auf eine schlimme Reise durchaus gefaßt gemacht, und wenn auch die augenblickliche Lage eine recht schwere war, so mußten doch wieder lichte Momente kommen, denn für den Seemann gilt in erster Linie das Wort: „Post nubila Phoebus". Am 14., Vormittag 9 Uhr, gelang es das Wrack des Vorgeschirs zu schlippen, wobei sich zeigte, daß eine Beschädigung des Schiffes durch das Wrack nicht stattgefunden hatte, am 15. wurde langsam Kurs gedampft, und am Nachmittag konnte sogar mit Volldampf unter Segel gegangen werden, wenn auch statt 11 nur 5 zu entfalten waren. Eine Aufklärung des Wetters blieb allerdings aus. Windstöße und Regenschauer jagten hinter dem Schiffe her, ein schmutziggrauer Himmel lagerte über dem Meer der Barometer fiel von neuem, übles verkündend, und am Sonntag, den 17., hatte man wieder Sturm, vor dem die „Olga" wie gehetzt dahinjagte, bis es sich am Nachmittag nötig machte, abermals beizudrehen.

Wie es bei dem Versuch, die Stellung des Schiffes zu Wind und Wellen passend zu ändern, in der Regel ein tüchtig Stück Arbeit giebt, war es auch diesmal der Fall. Der Wogendrang

war groß, und um der pfeifenden Windsbraut Widerstand zu leisten, hatte der einzelne Mann seine ganze Kraft aufzubieten, um nicht niedergeweht zu werden. Unter den Dienstthuenden an Deck befand sich bei jener Gelegenheit auch Prinz Heinrich, der wie immer in bester Laune seinen Gleichmut den ringsum drohenden Gefahren gegenüber nicht verlor und es sich zur Aufgabe gemacht zu haben schien, die Besatzung bei guter Laune zu erhalten. Zwei Seen schlugen jetzt über dem Prinzen zusammen, ihn momentan ganz verdeckend, dann strömte ihm das Wasser aus Ärmeln und allen Öffnungen der Kleider, während der Durchnäßte sich schüttelte und der Kommandant lächelnd von der Kommandobrücke auf seinen Zögling niedersah, der sich in solcher Lage wie ein echter Seemann benahm und sich in keiner Weise niederdrücken ließ. — Solchem frohen Gleichmut gegenüber hatte auch der Sturm ein Herz. Er schüttelte das deutsche Schiff einige Stunden lang und ließ es dann wieder los, so daß sich die See beruhigte und am 19. und 20. bei frischem Südwestwind weiter gefahren werden konnte. Nunmehr und nachdem man den Elementen so viel Tribut gezahlt, hoffte man endlich unbehelligt zu bleiben, aber da hörte man wiederum den Sturm schon von weitem mit seinen Flügeln schlagen, der Tanz ging von neuem los. Jetzt war es nicht nur stürmisch und regnerisch, sondern auch neblig, so daß am 20., als keine Observation ermöglicht wurde und Lizard nicht, wie erwartet wurde, um 12 Uhr mittags in Sicht kam, von neuem beigedreht werden mußte. Nachmittags klarte es etwas auf, worauf endlich weiter gedampft wurde. Um 5 Uhr wurde dann Eddystone gesichtet, und um 7 Uhr wurden beim Passieren des Leuchtturms Fackelfeuer abgebrannt, um den Lootsen herbeizurufen. Wer jedoch nicht erschien, das war der Lootse, und so sah sich die Olga gezwungen, angesichts des schützenden Hafens und nur 5 Seemeilen von Breakwater entfernt, wieder umzudrehen und abermals in die stürmische Nacht hinauszufahren, die im englischen Kanal und bei der Notwendigkeit, fortgesetzt Schiffen auszuweichen, sich besonders häßlich und gefährlich gestaltete. Die Korvette hielt nun bei fallendem Barometer nach Hart point zu, während der Wind bis zu Stärke 9—10 zunahm und eine rabenschwarze Nacht sich über das Schiff lagerte, welches mit Volldampf (57 Umdrehungen) gegen

die See anging, um nicht auf Land gesetzt zu werden. Daß man in jenen Stunden kein Unglück nahm und auch einem fremden Schiff, welches dicht an den Bug der „Olga“ geriet, nicht Verderben bereitete, war lediglich der Umsicht des Kommandanten zu verdanken, der die ganze Nacht nicht von Deck wich, bis der Morgen anbrach. Zwei Boote wurden der „Olga“ in jener Nacht zerschlagen, aber diese Prüfung war auch die letzte, welche das Schiff auf dieser achtzehnmonatlichen Reise zu bestehen hatte. Am Morgen des 21. gelang es einem Lootsenboot, längsseits der „Olga“ zu kommen, und gegen 10 Uhr dampfte sie mit wehendem Heimatswimpel unter dem Donner der Geschütze in den Hafen von Plymouth ein.

Dem wütenden Meer mit allen seinen Schrecken und Gefahren war nun Prinz Heinrich entronnen, da erwartete ihn das Land mit neuer Gefahr. Am Sonnabend, den 23. Februar, hatte er sich nach Windsor begeben, um der Königin-Großmutter auf ihre besondere Einladung einen Besuch abzustatten, am Sonntag Nachmittag fuhr er dann nach London, wo er beim Prinzen Wales als Gast weilte und am 28. einem ihm zu Ehren gegebenen Diner im Königl. Schlosse beiwohnte, an welchem auch der deutsche Botschafter Graf Münster teilnahm. Gerade in jenen Tagen geschah es aber, daß mehrere Londoner Bahnhöfe von sogenannten Höllenmaschinen bedroht wurden, und einen davon, die Paddington-Station, berührte Prinz Heinrich in Gesellschaft des Grafen Münster zu derselben Zeit, wo auf der Viktoria-Station eine Explosion stattgefunden hatte. Nachforschungen der Polizei ergaben, daß auch auf dem Bahnhof von Paddington ebenso wie auf der Station Charing-Croß sogenannte Höllenmaschinen in verbrecherischer Absicht eingeschmuggelt waren. Im Depot der Gepäckstücke fand man in einer Reisetasche etwa 20 Pfund Dynamit, sowie ein Uhrwerk mit einer Pistole, deren Hahn noch gespannt war. Wie in Charing-Croß war es auch hier nur einem glücklichen Zufall zu danken, daß der ruchlose Plan, die Bahnhöfe in die Luft zu sprengen, mißlang. Dort explodierte die Kapsel nicht, als der Hahn aufschlug, und in Paddington war die Uhr wahrscheinlich infolge der unzarten Behandlung seitens der Gepäckträger stehen geblieben. — Die Aufregung über diese Vorkommnisse war wie begreiflich in London eine große. Welch

entsetzliches Unglück wäre entstanden, wenn das teuflische Vorhaben gelungen wäre, und wie mußte man das Walten einer gütigen Vorsehung preisen, die den Prinzen vor dem Verderben behütet, welches ihn gerade in der Zeit bedrohte, wo er von den Seinigen mit sehnendem Herzen erwartet wurde!

An Bord der „Olga", die sich auf der Königlichen Werft befand, um ein neues Vorgeschirr herzustellen und sich allseitig wieder instandzusetzen, wußte niemand was geschehen. Dort fanden vielmehr am 29. nach der Rückkehr des Prinzen einige Festlichkeiten statt, u. a. ein Frühstück, wozu der Botschafter Graf Münster, der Fürst von Wied, der Admiral Sir Steward, Kontre-Admiral Curm, Kapitän Carter von der „Royal Adelaide", Earl Mount Edgecumb und dessen Bruder, Kolonel Edgecumb geladen waren, während das Offizierkorps der „Olga" am Abend desselben Tages einem Diner bei dem Admiral Sir Steward beiwohnte. Am 5. März folgte dann noch ein Diner auf der „Royal Adelaide", vom Offizierkorps des Schiffes gegeben, und am 6. März verließ die „Olga" bei herrlichstem Wetter, nachdem es vorher unausgesetzt geregnet, den Hafen. Die Musik der „Royal Adelaide" spielte „home, sweet home", die Dampfyacht des Earl Mount Edgecumb gab der Korvette bis an den Leuchtturm das Geleite, worauf die „Olga" in schneller Fahrt den Kanal durcheilte. Schon am 7. März, 1 Uhr nachmittags, wurde Dover passiert, und auch die Fahrt durch die Nordsee gestaltete sich bei ruhigem Wetter äußerst günstig, bis die Korvette am 9. März Kap Skagen umschifft hatte. Hier heftete sich jedoch neues Ungemach an ihren Bug.

Unausgesetzt strömte jetzt kalter Regen herab, mit Schneegestöber untermischt, und der Nebel lagerte so dick über dem Schiff, daß man ihn mit Händen greifen und kaum einige Schritte weit sehen konnte. In einem so gefährlichen Fahrwasser wie das Kattegat ist, weiter vorzudringen, wäre also doppelt gewagt gewesen; man ging deshalb vor Anker, und nun dicht vor dem Ziel gab es für die Besatzung noch schwere Stunden, gleichsam als ob die Leistungsfähigkeit und Unverdrossenheit der Olgaleute nochmals auf die Probe gestellt werden sollte. Von Friedrichshaven aus, wo am 10. März, 10 Uhr vormittags, angelegt wurde, war mit dem Lootsenboot die Depesche nach

Kiel abgegangen, daß die „Olga“ am 13. März, 9 Uhr vormittags, vor Bülk eintreffen würde, und diesen Zeitpunkt einzuhalten, wurde trotz des andauernden dicken Wetters alles darangesetzt. Sobald die matte Scheibe der Sonne die Nebelmassen auf Augenblicke durchbrach, oder das fahle Mondlicht in der Nacht die Fluten nur einigermaßen erhellte, wurde die Fahrt gewagt und so lange es immer ging, wenn auch nur auf eine ganz kurze Strecke, weitergedampft. Tag und Nacht war jetzt die Besatzung auf den Beinen. Waren eben die Anker gelichtet, so rasselten die Eisen im nächsten Augenblick schon wieder in die Tiefe, sobald der Nebel Schiff und Meer in seinen undurchdringlichen Schleier hüllte. Dabei war infolge des feinen rieselnden Regens und der Feuchtigkeit kaum irgendwo im Schiff ein trockenes Plätzchen zu finden, und in der Nacht vom 10./11. März stellte sich auch noch heftiger Schneefall ein. Das waren Zustände, die auch den Geduldigsten und Abgehärtesten entmutigen konnten. Und doch gab es auf der „Olga“ nur heitere Gesichter. „Der Kronprinz erwartet uns in Kiel, wir müssen zur rechten Zeit dort eintreffen,“ — dieser Gedanke belebte jeden einzelnen Mann der Besatzung, und jeder setzte seine volle Kraft darein, das scheinbar Unmögliche möglich zu machen. Und es wurde möglich. Nachdem die „Olga“ am 11. vor Anker gelegen, und auch am 12., 6 Uhr morgens, wieder bei Sproyö Halt gemacht, sah die erste Stunde des 13. März das Strecke für Strecke vorgedrungene Schiff die Nyborg-Passage mit Volldampf nehmen, denn jetzt hatte sich in der Witterung ein großer Umschwung vollzogen. Es war, als ob dieser letzte Tag die wackere Besatzung für alle bisherigen Beschwerden entschädigen sollte. Wolkenlos spannte sich der blaue Himmel über das Meer, welches in seiner ganzen Schöne dem Firmament entgegenglänzte, ja selbst die Fluten, die sich heute so ruhig an dem Kiel brachen, schienen die Freude des Wiedersehens wiederzuspiegeln, denn dort, wohin jetzt die Blicke flogen, für die vorauseilenden Gedanken einstweilen eine Brücke, lag der ersehnte Hafen, lag der heimische Strand, lag Kiel, für viele die zweite Heimat, wo die Herzen der Angehörigen dem heimkehrenden Schiff in froher Erwartung entgegenschlugen.

Schon seit dem 11. März hatte die Stadt ein festliches Gewand angelegt. Prinz Wilhelm war gekommen, um zunächst an Bord der Korvette „Blücher" einem Torpedoschießen beizuwohnen, Friedrichsort zu besichtigen u. s. w., und jetzt, am 13. März, 9½ Uhr vormittags, traf der Kronprinz in der Hafenstadt ein, von dem Prinzen Wilhelm und den Behörden empfangen und auf dem ganzen Weg vom Bahnhof nach dem Schlosse von einer dichtgedrängten Menschenmenge in den festlich geschmückten Straßen jubelnd begrüßt.

Es war ein herrlicher Anblick dieses Kiel am 13. März 1884. Schon in den frühen Morgenstunden erschien nach dem trüben, regnerischen Wetter des 12. die Sonne, eine festlich erregte Stadt beleuchtend und wahres Hohenzollernwetter ankündigend, während sich der Bewohner einer gehobenen und freudigen Stimmung bemächtigt hatte. War doch die Heimkehr des Prinzen Heinrich ein Ereignis, an welchem nicht bloß die Marine, sondern die ganze Bevölkerung aufrichtig teilnahm. Die Straßen prangten im Flaggenschmuck, Blumenfestons und Guirlanden zierten die Häuser, die Schiffe des Hafens hatten über alle Toppen geflaggt, und wohin das Auge blickte, stieß es auf freundlich flatternde Wimpel und geschmückte Masten. Die Marine hatte eine stattliche via triumphalis vom Königl. Schloß bis zu dem Hafen angelegt, die in ihrer Fortsetzung auf die Barbarossabrücke hinausführte, wo die Ausschiffung der allerhöchsten Herrschaften erfolgen sollte. Die Brücke selbst war von seiten der Stadt sehr geschmackvoll dekoriert. Masten mit Guirlanden und Flaggen zierten die Längsseiten, das Geländer war mit Tuch drapiert, und den ganzen Boden entlang war ein Velourteppich gelegt worden. Unmittelbar an der Brücke lag ein Prahm, über den der Weg zum Notus führte, welcher des sehr niedrigen Wasserstandes wegen kaum dort anlegen konnte. Auf dem „Notus" selbst hatte sich der Kontreadmiral von Wickede, der Kommandeur der 18. Division, Generallieutenant von Massow, und mehrere hohe Offiziere eingefunden, die Ankunft des Kronprinzen zu erwarten. Unter brausendem Hurrahrufen an der Barbarossabrücke angelangt, bestieg der hohe Herr in Begleitung des Prinzen Wilhelm, des Stationschefs, des Stadtkommandanten und anderer Herren des Gefolges den unter Dampf gestellten „Notus" und schiffte sich

dann nach Friedrichsort ein. Kurz vor den Werken stieß man auf die von Langeland zurückkehrende Korvette „Hansa", die schon in aller Frühe mit dem Chef der Admiralität von Caprivi an Bord den Hafen verlassen und nach Begegnung mit der „Olga" und erfolgter Inspizierung nunmehr auf der Rückkehr begriffen war. Das stattliche Fahrzeug dampfte dicht auf Steuerbord des „Notus" auf, die Flaggen wurden gehißt, ein donnernder Salut rollte über das Wasser, dann schoß es rauschend vorüber, während der Kronprinz und Prinz Wilhelm mit Gefolge in Friedrichsort landeten und nach freundlicher Begrüßung der erschienenen Spitzen der kleinen Garnison bereit stehende Wagen bestiegen, um die bei dem nahe gelegenen Dörfchen Pries planierten Festungsbauanlagen zu besichtigen. Nach der Rückkehr folgten die hohen Herren einer Einladung des Seeoffizierkorps Friedrichsort zu einem Dejeuner, worauf die Wiedereinschiffung an Bord des unter Dampf gehaltenen „Notus" erfolgte mit dem Kurs nach Bülk, von wo bereits um 9 Uhr Se. M. „Olga" in Sicht gemeldet worden war. Vor Friedrichsort begrüßte die dort kreuzende Korvette „Blücher" die Annäherung des „Notus" mit aufgeenterten Mannschaften, dem Kronprinzen des Deutschen Reichs drei kräftige Hurrahs bringend, indes der „Notus" mit dem Kaiserboot in Schlepptau seine Fahrt in See bei mäßiger Geschwindigkeit bis 1 Uhr fortsetzte. Die „Olga" war inzwischen in Sicht gekommen und näherte sich, mit halber Kraft dampfend. Als sie die Höhe von Bülk erreicht hatte, kreuzte sie halbbackbord steuernd auf, drehte bei und ließ den „Notus" auf Steuerbord herankommen. Das Kaiserboot, von 12 ausgesuchten Matrosen bemannt und von dem Lieutenant z. S. Höppner gesteuert, legte an, nahm den Kronprinzen mit dem Prinzen Wilhelm, sowie den Admiral von Wickede und den Generalmajor Grafen von Hardenberg auf und setzte sodann durch die leicht bewegte See auf Steuerbord der „Olga" über, die blank und schmuck mit lang herabhängendem Heimatswimpel, die Flagge des Admiralchefs im Großtopp führend, einen prächtigen Anblick bot. Das Fallrepp war bei ihr auf Steuerbord heruntergelassen, und dort stand Herr von Caprivi zur Begrüßung bereit. Jetzt schwang sich der Kronprinz aus dem anlegenden Boot auf das Fallrepp und eilte, von Prinz Wilhelm gefolgt, elastischen Schrittes die Treppen zum

Oberdeck hinauf, nahm hier zunächst die Meldung des Admiralchefs und den Rapport der beendeten Inspizierung entgegen, umarmte den sich tief verneigenden Kommandanten, dann lag Prinz Heinrich an dem Herzen des überglücklichen Vaters, welcher ihn thränenden Auges immer wieder an sich zog und ihm in die treuen Augen schaute.

Es war eine tief ergreifende Scene, dieses Wiedersehen zwischen Vater und Sohn, welches seinen Eindruck auf keinen der Umstehenden verfehlte, und manches Seemannsherz schlug höher, als der Kronprinz seinen Heinz bei der Hand nahm, sie kräftig schüttelnd und ihm für die brave Führung dankend. Und wohl hatte er Ursache sich dieser Führung wie nicht minder der ganzen einnehmenden Erscheinung des jungen Seemannszu freuen, der als ein Bild von Gesundheit und jugendlicher Frische vor ihm stand. Prinz Heinrich sah ungemein wohl aus, das Gesicht war tief gebräunt und verwettert, und die schlanke Figur war noch größer und stattlicher geworden. Aus den Armen des Vaters eilte der Prinz in die des freudig bewegten Bruders, der es nicht unterließ, sofort zur „Belobigung" zu gratulieren. Inzwischen schritt der Kronprinz die Front der in Parade aufgestellten Besatzung ab, bald hier ein freundliches Wort an die Mannschaft richtend, oder in herablassender Weise scherzend, dann besichtigte er unter Führung des herbeigerufenen Sohnes, dem er immer wieder voll überströmenden Gefühls die Hand drückte, das Schiff, gefolgt von Prinz Wilhelm und dem Kommandanten, mit dem er alsbald in ein längeres Gespräch eintrat. Während dieser Unterhaltung hatte Prinz Heinrich seinen Posten am Vordermast wieder eingenommen, wurde jedoch von neuem in die Begleitung seines Vaters abberufen und folgte ihm auf die Kommandobrücke. — Die „Olga" hatte mittlerweile ihren Kurs nach Kiel genommen. Das Fort Friedrichsort wurde passiert, mit Donnerschall grüßten die Batterien herüber, mit brausenden, von der „Olga" kräftig erwiderten Hurrahs die an den Wällen angetretene Garnison, dann ging's, es war 2 Uhr 45, in den Hafen hinein, an „Hansa" und „Blücher" vorüber, die im Flaggenschmuck mit bemannten Raaen paradierten, bis vor Boje 3 gegenüber der Seeburg die Anker fielen. „Notus", der Backbord aufdampfte, ging nach dem Werftbassin ab, das Kaiserboot wurde wieder von

Matrosen bemannt und legte auf Steuerbord der „Olga“ an, um die hohen Gäste unter den Klängen des „Heil dir im Siegerkranz“ aufzunehmen. In diesem Moment ging die Kronprinz-Standarte auf der „Olga“ nieder, von neuem donnerte ein von allen Schiffen abgegebener Salut von 21 Schüssen über das Wasser, mit rollendem Echo an den Ufern der Bucht sich brechend und die Schiffe minutenlang in einen Schleier einhüllend, indes die kräftigen Ruderschläge das Kaiserboot rasch an die Barbarossabrücken führten, wo seine Ankunft mit lautem Jubel und endlosen Hurrahs der dicht gedrängten Menge begrüßt wurde. In unmittelbarer Nähe der Brücke hatten die Spitzen der Civil- und Militärbehörden Aufstellung genommen, das Offizierkorps war in corpore erschienen, ihm gegenüber waren die Kadetten aufgestellt, die Kompagnien der in Kiel stationierten Truppenabteilungen bildeten Spalier, und hinter diesen Truppenabteilungen hielt eine unabsehbare Menge den ganzen Weg nach dem Schlosse besetzt, während es auf dem Wasser von Booten und Dampfern mit zahlreichen schaulustigen Insassen wimmelte.

Prinz Heinrich stieg zuerst aus, wechselte mit mehreren höheren Militärs freundliche Worte, näherte sich dann, von dem Kommandanten und dem Kontreadmiral von Wickede begleitet, den Spitzen der Civilbehörden, den Willkommengruß des Oberbürgermeisters Mölling sichtlich erfreut entgegen zu nehmen. Mit einem freundlichen Händedruck sprach es auch der Prinz aus, wie sehr er sich freue, wieder in Kiel zu sein, worauf er mit dem Kontreadmiral von Wickede in den Wagen stieg, um unter dem Salut der „Olga“ und endlosem, einer tiefen Sympathie für den jungen Seemann entspringendem Jubel, der sich zu einem enthusiastischen Willkommen steigerte, nach dem Schloß zu fahren, während der Kronprinz und Prinz Wilhelm sich zu Fuß durch den Schloßgarten dorthin begaben. —

Der Abend sah die hohen Gäste vereint in der Molkerei-Ausstellung, wo Prinz Heinrich Gelegenheit fand, einem früheren Lehrer herzlich die Hand zu schütteln, dann besuchten sie später das Offizierskasino, in welchem sich bereits die höheren Offiziere zu einem zwanglosen Beisammensein ohne alle Toaste eingefunden hatten. Am Morgen des 14., kurz nach 8 Uhr, fuhren die Königlichen Galawagen wieder durch die dicht besetzten Straßen

und die spalierbildenden Truppen nach dem Bahnhof, wo sich wiederum die Spitzen der Civil- und Militärbehörden zum Abschiede eingefunden hatten. Mit den Worten: „Es war ein schöner Tag in Kiel“ schritt der Kronprinz, von beiden Söhnen begleitet, dem Perron zu und betrat, nachdem er sich nochmals an den Korvetten-Kapitän von Seckendorff gewendet, den Salonwagen. Noch einmal reichte er aus dem geöffneten Fenster dem Prinzen Heinrich die Hand, dann brauste der Zug dahin; die beiden Brüder aber promenierten kurz darauf ohne jede weitere Begleitung in der Schloßgartenallee, nach längerer Trennung wieder glücklich vereint. Um 9 Uhr 8 begaben sie sich an Bord der „Olga“, wo Prinz Heinrich dem Bruder mit Muße die Schiffsräume und die mitgebrachten Gegenstände zeigte. Am Abend des Tages 6 Uhr 55 geleitete Prinz Heinrich auch den Bruder nach dem Bahnhofe zur Abreise nach Berlin, während er selbst gebeten hatte, bis zur Außerdienststellung der „Olga“ am 21. März in Kiel verweilen zu dürfen.

VI.

Bis zur Gründung des eigenen Heims.

Ergebnisse der Olgareise. — Zu Kaisers Geburtstag wieder in Berlin. — Bedeutungsvolle Tage in Darmstadt. — Flottenmanöver und weitere Phasen der seemännischen Laufbahn. — Die Verlobung am 90. Geburtstag Kaiser Wilhelms. — Prinzessin Irene von Hessen und bei Rhein. — Empfang des Prinzen in Kiel. — Die Grundsteinlegung des Nordostseekanals. — Die Erkrankung des Vaters. — Kaiser Wilhelms Hingang. — Die Vermählung in trüber Zeit. — Kurzes Liebesglück in Erdmannsdorf. — Kaiser Friedrichs Tod. — Einzug des Prinzen in Kiel.

Zum zweiten Mal waren die Augen der Nation auf den schönen Reichskriegshafen an der Ostsee gerichtet aus Anlaß dieser Wiederkehr des Prinzen Heinrich von der glücklichen Fahrt, die so außerordentliche Ergebnisse geliefert. War doch die Reise der „Olga" nicht die eines gewöhnlichen Kriegsschiffes gewesen. Sie verfolgte weder den Zweck der Ausbildung ihrer Besatzung, noch hatte sie die Aufgabe einer regulären überseeischen Station. Unabhängig von dem dienstlichen Beruf und den Pflichten unserer Marine im Auslande hatte sich ihre Indienststellung in den transozeanischen Gewässern zu einem nationalen Triumph gestaltet. Sr. M. „Olga" hatte, wie wir im einzelnen verfolgt, die Wege eingeschlagen, welche zu den großen überseeischen Arbeitsstätten des deutschen Unternehmungsgeistes führten, und indem dort die deutsche Flagge in der Hand des erlauchten Prinzen einer seltenen patriotischen Begeisterung unserer Landsleute begegnete, hatte die Korvette ein Schönes dazu beigetragen, das deutsche Nationalgefühl unter dem Zeichen fremder Völker nicht bloß im Ansehen dieser, sondern auch im Urteil des Vaterlandes kräftig zu beleben und zu stärken. „Der Besuch des Prinzen Heinrich," schrieb ein Deutscher von der brasilianischen Küste, „hat unsere Empfindungen für das Vaterland wieder so neu

belebt, daß wir Deutsche seitdem uns enger zusammenschließen, als je zuvor, und alle Vorgänge in der Heimat mit verstärktem Interesse verfolgen. Das neue Deutschland und die großen Dinge, die es umgewandelt haben, sind uns erst jetzt zum vollen Bewußtsein gekommen, wo zum erstenmal ein stolzes Kriegsschiff uns aufgesucht und ein Enkel des großen Kaisers Wilhelm sich leibhaftig unter uns gemischt und unsere Freude geteilt hat."

Der Nutzen, den Prinz Heinrich seinerseits davongetragen, war nicht minder bedeutend. Viel Schönes hatte er abermals gesehen, die Bekanntschaft trefflicher, fremder und der eigenen Nationalität angehöriger Menschen, unter allen Himmelsstrichen gemacht und jetzt bereits in einem vorgerückten Stadium der männlichen Entwicklung viel Wissenswertes sich angeeignet. Der Prinz hatte die wichtigsten Inseln Westindiens aus eigener Anschauung kennen gelernt, ihre üppige Fruchtbarkeit bewundert, beobachtet, wie sie ihre kostbaren Erzeugnisse gegen europäische Industriewaren austauschen, hatte vor der Kultur der Felder staunend gestanden, die mit dem Schweiß von Millionen von Sklaven gedüngt waren, aber auch Stätten gesehen, die seit der Aufhebung der Sklaverei Kultur, Handel und Reichtum zugleich verloren. Er hatte sich selbst überzeugt, wie aus einem blühenden Kolonialgebiet wieder eine Wildnis werden kann, welche das tropische Unkraut überwuchert. Dann war ihm Gelegenheit geboten worden, mit dem Naturcharakter der Antillen auch ihre politischen und sozialen Einrichtungen zu studieren, die Völkertypen in ihrer Eigenartigkeit zu belauschen und wohl auch den Ursachen gewisser in die Augen springender Metamorphosen einzelner Inseln nachzuforschen. Alle die Eigentümlichkeiten der republikanischen Regierungsform, gute wie schlechte, historisches Unglück und Verhängnis, Sklaverei und spätere Revolution, Militärdespotismus, Racenhaß und Racenkampf und viele andere Erscheinungen des Völker- und Staatslebens, des Handels und der Industrie, hatten sich der geschichtlichen Betrachtung aufgedrängt oder waren an seinen Augen vorübergegangen. Das hatte den Blick erweitert, an fremden Vorzügen und Fehlern den Wert des eigenen Volkes schätzen gelehrt und bei der Eigenart des Prinzen die Begeisterung für das deutsche Vaterland und die deutsche Flotte bis zu kühnen Vorstellungen ihrer

zukünftigen Entwicklung erhöht und erwärmt, ohne doch jener ihn auszeichnenden Weitherzigkeit Eintrag zu thun, welche kosmopolitisch ihrer Natur nach den fremden Nationen ihr Recht widerfahren läßt, den Menschen als solchen, ohne Rücksicht auf Sprache und Farbe im philanthropischen Sinn schätzt und sich der Einsicht nicht verschließt, daß die Wege, auf welchen die Völker höherer Bildung und Veredlung zugeführt werden, wenn auch das Ziel dasselbe ist, doch sehr verschieden sein können.

Nicht weniger als 25 Häfen hatte die „Olga“ angelaufen, nun war sie außer Dienst gestellt und lag abgetakelt an der Quaimauer der Kaiserlichen Werft, von der langen Reise ausruhend und neue Kräfte sammelnd, als ob die Geister des Schiffes ahnten, was dem wackern Kiel noch beschieden sein sollte. Prinz Heinrich aber reiste am 21. März nach Berlin, wo er am 22., morgens 5 Uhr 58, auf dem Hamburger Bahnhof ankam, von dem Prinzen Wilhelm und dem Erbgroßherzog von Oldenburg empfangen und nach dem Kronprinzlichen Palais geleitet.

Groß war die Freude über die glückliche Rückkehr des Sohnes und Bruders, jubelnde Zurufe erschollen aus der dichtgedrängten Menge, als der Kronprinz mit dem Prinzen Heinrich und den erbprinzlichen Herrschaften von Meiningen zur Gratulation vorfuhr, und außergewöhnlich war auch die Anerkennung, die der Kaiser dem bisherigen Begleiter des Prinzen und Kommandanten der „Olga“ zuteil werden ließ. Korvetten-Kapitän Freiherr von Seckendorff wurde zum Flügeladjutanten ernannt, eine Ehrenstellung, die bisher kein Marine-Offizier bekleidet hatte. Prinz Heinrich aber war in gewissem Sinn der Held des Tages geworden. Als man sich zur abendlichen Feier des hohen Geburtstages, die diesmal sich glänzender als sonst gestaltete — die lebenden Bilder wurden der großen Anzahl der fürstlichen Gäste halber im weißen Saal des Königlichen Schlosses gestellt statt im Palais — wandten sich alle Blicke dem jungen Seemann zu, dessen gewinnende Persönlichkeit und gesunde Frische allseitig angenehm auffiel, und damit auch das Schiff nicht fehle, welches den Prinzen durch fremde Meere getragen und in seinem Journal so viele schwere Tage zu verzeichnen gehabt, war es wenigstens in effigie dargestellt worden. Unter den Blumenkörben, Bouquets und

Sträußen in allen Dimensionen, ausgezeichnet durch ihre Pracht und geschmackvolles Arrangement, welche des greisen Kaisers Gemächer in einen Garten verwandelten, die Räume mit ihren Wohlgerüchen erfüllten, befand sich auch ein hoher pyramidaler Aufsatz aus verschiedenartigen Orchideen, die ein Blumenschiff mit zwei Schornsteinen, die „Olga", aus den Kindern Floras zusammengesetzt, darstellten.

Der Kronprinz erschien jetzt oft an der Seite dieses seines zweiten Sohnes zum Gottesdienst, bei den Kaiserlichen Majestäten zum Thee, sowie bei Truppenbesichtigungen in Potsdam. Der 27. März, der Sterbetag des Prinzen Waldemar, sah die ganze Kronprinzliche Familie in der dortigen Friedenskirche versammelt zur alljährlichen Gedächtnisfeier, dann begleitete Prinz Heinrich den Vater zu Jagdausflügen in die Umgebung Berlins und trat am 25. April mit den hohen Eltern und den Prinzessinnen Schwestern Charlotte und Viktoria die Reise zu den Vermählungsfeierlichkeiten in Darmstadt an, die entscheidend für sein Leben werden sollte.

Schon als Kind hatte sich der Prinz in Darmstadt aufgehalten, wo er der Großherzogin Alice ein stets willkommener Gast, seinen Kousinen, den Prinzessinnen Viktoria, Elisabeth und Irene aber der liebste Spielgefährte war. Inzwischen war die Mutter dem Kreis der ihrigen durch eine tückische Krankheit entrissen worden, während die älteste Tochter, Prinzessin Viktoria, im Begriff stand, sich mit ihrem Vetter, dem Prinzen Ludwig von Battenberg zu vermählen. Zu dieser Festlichkeit am 30. hatte sich ein großer Kreis von fürstlichen Gästen vereinigt, wie ihn das Schloß, welches einst die sieben Kurfürsten des heiligen römischen Reiches hatte bewirten können, selten erlebt. Es war ein Vermählungstag sonnenhell und sonnenwarm, voll Maiengrün und Fliederduft, der auch in dem Herzen des Prinzen die Knospe eines langersehnten Gefühls springen ließ. Wenn es etwas gab, das den jugendlichen Seemann als Talismann in alle Zonen begleitete, als Ideal vorschwebte bis ans Ende der Welt, so war es ein holdes Mädchenantlitz, und dieses Ideal hieß Irene, Prinzessin von Hessen und bei Rhein. Daß ihre Neigung der seinigen entgegenkam, dessen glaubte er gewiß zu sein, und jetzt reifte der Entschluß in ihm, mit der Spiel-

gefährtin einen Bund fürs ganze Leben zu schließen, ohne daß die Außenwelt zunächst etwas davon erfuhr. Es galt vorerst noch an der eigenen Ausbildung weiter zu arbeiten und von der Nation das Zeugnis zu erlangen, daß er als ein ganzer Hohenzoller und echter deutscher Mann die hohe Braut als Preis heißen Ringens und Strebens sich verdient habe, denn was ihm mühelos in den Schooß fiel, erfreute sich seiner Wertschätzung eben in nicht besonders hohem Grade. So brachte der 9. Juni die Investitur des Prinzen mit dem Orden des goldenen Vließes, zu welcher der volle Glanz des Hofes entfaltet war. Von den Ordensrittern waren in der Versammlung vier anwesend: Se. M. der Kaiser, Ihre Königl. Hoheiten der Kronprinz und Prinz Wilhelm, sowie der Reichskanzler Fürst Bismarck, indem der Kronprinz die Stelle des Pathen, welchen die Ordensregel verlangt, vertrat. Prinz Heinrich, in Marineuniform erschienen, mit dem Bande des Schwarzen Adlerordens und der Kette des Hohenzollernordens geschmückt, wurde von dem Kaiser geführt, während der spanische Bevollmächtigte Graf Benomar der Überbringer des Ordens war, mit dessen Insignien der Prinz unter dem üblichen Ceremoniell bekleidet wurde. Ein Strahl des Glanzes dieser Ceremonie fiel auf den sich anschließenden Empfang der Transvaal-Deputation durch den Kaiser, der gegenüber Prinz Heinrich insofern eine besondere Stellung einnahm, als er das einzige Glied der Königl. Familie war, welcher die Welt umschifft und bei jener Reise des „Prinz Adalbert" auch in den Gegenden geweilt hatte, woher die Deputation kam.

Am 28. Juni begab er sich dann, von Prinz Wilhelm begleitet, zu den Flottenmanövern an Bord der „Hansa", die von Kiel aus nach Zoppot in See ging, wo 22 Kriegsschiffe versammelt und mit ihren Übungen auch für die nicht fachmännischen Kreise ein Gegenstand des größten Interesses waren. Danzig und Umgebung war von Marinesoldaten, Matrosen und Schiffsjungen förmlich überschwemmt, und nur die „Hansa" fehlte noch. Am Sonntag, den 29., sollte das Schiff mit den beiden Prinzen an Bord eintreffen. Das Meer war unruhig, die Wellen gingen hoch, während der Strand von Zoppot mit einem dichten Menschenknäuel besetzt war, der durch immer neue Zuzüge verstärkt wurde. Lange harrte man vergebens, bis

endlich 6½ Uhr nachmittags das Prinzenschiff signalisiert wurde. Der Aviso „Blitz“ hißte die mit Kanonendonner von dem Geschwader begrüßte Admiralitätsflagge und stach in See, von vielen tausend Augen am Strande verfolgt. Gegen 8 Uhr mußte er die „Hansa“ erreicht haben, denn die Admiralitätsflagge senkte sich, ein Zeichen, daß der Chef der Admiralität sich an Bord der „Hansa“ begeben habe, um die Prinzen zu begrüßen. Das Schiff wurde jetzt immer deutlicher, majestätisch flatterte die prinzliche Standarte am Mittelmast und näherte sich dem Hafen, indeß die Strandbatterien den ersten Salut gaben und die Schiffe Flaggenschmuck anlegten. An den folgenden Tagen wurden die Übungen des Geschwaders fortgesetzt, dann dampfte es wieder ab, in seiner Zusammensetzung ein stolzes Schauspiel gewährend.

So verging der Sommer unter angestrengter Thätigkeit im praktischen Dienst, im Herbste begleitete der Prinz den Vater u. a. zur Truppeninspektion nach Bayern, der Winter schloß sich mit ernsten wissenschaftlichen Studien an. Vom 13. Oktober 1884 bis 9. April 1885 nahm Prinz Heinrich am 1. Coetus der Marine-Akademie zu Kiel teil, während er sich gleichzeitig an der Universität immatrikulieren ließ. Unterdessen war er auch zum Kapitän-Lieutenant befördert worden und zwar am 18. Oktober 1884, an welchem Tage er zugleich das Patent als Hauptmann erhielt. Dann that er vom 14. April bis 22. Sept. 1885 noch einmal Dienst als wachthabender Offizier an Bord der in der Nord- und Ostsee kreuzenden Fregatte „Stein“ und trat am 12. Oktober desselben Jahres in den 2. Coetus der Marine-Akademie ein, der bis zum 18. März 1886 dauerte. Als Käpitän-Lieutenant bekleidete er hierauf vom 1. Mai bis 25. September die Stellung eines ersten Offiziers an Bord des neuen schönen Panzerschiffes „Oldenburg“, welches unter dem Kapitän zur See Heusner an den großen Geschwaderübungen des Jahres 1886 teilnahm. Der Inspizierung des Geschwaders bei Zoppot durch den Chef der Admiralität von Caprivi wohnte auch der Bruder, Prinz Wilhelm, bei. Nach Absolvierung dieses Kommandos führte Prinz Heinrich im darauffolgenden Winter 1886—87 die 2. Kompagnie der 1. Matrosendivision, und nun kam das Frühjahr 1887 mit dem 90. Geburts-

tag des Kaisers Wilhelm I., welcher dem Prinzen die Erfüllung seiner liebsten Wünsche bringen sollte.

Fürsten, Fürstenkinder und Fürstengesandte hatten sich an diesem Tag und schon am Vorabend dem Thron des deutschen Kaisers genaht und als um die Mittagsstunde des 22. März der Kaiser die Glückwünsche der Königlichen Familie und der fremden Fürstlichkeiten entgegennahm, da umgab den ehrwürdigen Monarchen ein erlauchter Kreis, wie er vielleicht noch nie in dieser Anzahl versammelt war. Dem Kaiser zunächst stand die Kaiserin, die treue Gefährtin seines Lebens, mit den beiden Kindern, die im Laufe der Jahre bereits Großeltern geworden waren und nun zum 90. Geburtstag ihre Enkel mitgebracht hatten. Da sah man das Kronprinzliche Paar von den Seinigen umringt, voran Prinz und Prinzessin Wilhelm mit dem jüngsten Hohenzollernprinzen, dann Prinz Heinrich, den Erbprinzen und die Frau Erbprinzessin von Meiningen mit ihrem Töchterchen Feodora, endlich die Prinzessinnen Victoria, Sophie und Margarethe, sowie als neue Gäste am preußischen Hof den Großherzog und den Erbgroßherzog von Hessen mit der Prinzessin Irene, welche im Kronprinzlichen Palais abgestiegen waren. Die übrigen Glieder der Königlichen Familie waren zahlreich vertreten, die fürstliche Linie Hohenzollern fehlte nicht, sogar das rumänische Königspaar war gekommen, während die einzige noch lebende Schwester des Kaisers, die ehrwürdige Frau Großherzogin-Mutter von Mecklenburg, auch diesmal die älteste Generation der Gratulanten repräsentierte. In der großen Zahl der deutschen Höfe gab es kaum einen, der hier nicht vertreten gewesen wäre, von dem persönlich erschienenen sächsischen Königspaare an bis zum Regierenden des kleinsten Landes, und zu diesen einheimischen Fürsten kamen die fremdländischen. Österreich und England hatten ihre Thronfolger gesandt, den Kronprinzen Rudolf und den Prinzen von Wales, Dänemark ebenfalls den Kronprinzen Friedrich, Rußland die Großfürsten Wladimir und Michael, Italien den Herzog von Aosta, Belgien den Grafen und die Gräfin von Flandern mit ihren Söhnen, und sogar das ferne Japan vermittelte durch den Prinzen Komatsu seine Glückwünsche, von den Ländern, die durch Gesandte vertreten waren, ganz abgesehen. Dieser großartige Kreis von etwa hundert Fürsten und Fürstinnen aus

europäischen und deutschen Häusern trat um 11 Uhr aus dem Balkonsaal des Königlichen Palais, wo die Versammlung stattgefunden hatte, in den Salon der Kaiserin, und hier, inmitten der Königlichen Familie und vor den Vertretern der europäischen Fürstenfamilien, verkündete der Kaiser die Verlobung seines Enkels, Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich mit Ihrer Großherzoglichen Hoheit der Prinzessin Irene von Hessen.

„Gesund, kräftig, mit dunkeln Augen und braunem Haar," so lautete die Charakteristik dieser Prinzessin, welche die eigene Mutter, die Großherzogin, kurz nach der Geburt gegeben. Als „Kriegskind" am 11. Juni 1866 zwischen den Gefechten von Frohnhofen und Aschaffenburg geboren, also während der Vater als Kommandeur der Kavalleriebrigade der hessischen Division unter dem Befehl seines Oheims, des Prinzen Alexander von Hessen gegen Preußen im Felde stand, im September als „Friedenskind" Irene getauft, nachdem sich die Ehegatten im August wiedergesehen, wuchs dieses jüngste Kind, die Prinzessin, in der gesunden Atmosphäre einer schönen Natur auf, mit wahrhaft rührender Sorgfalt von dem Mutterauge bewacht. Güte und natürliche Liebenswürdigkeit erwarben ihr die aufrichtige Ergebenheit ihrer ganzen Umgebung, unter der Leitung der kunstsinnigen Mutter wurde sie zu einer Freundin der Künste und Wissenschaft gebildet, wobei die Beharrlichkeit und der Ernst, sowie die Gründlichkeit, mit der sie angeborene Talente weiter zu bilden bestrebt war, den Studien aufs glücklichste zu Hilfe kam. Körperliche Übungen wurden nicht vernachlässigt. Prinzessin Irene galt als kühne Reiterin, die aber ohne jeden amazonhaften Beigeschmack blieb und stets die zarteste Weiblichkeit wahrte. Daß sie nach dem Tode ihrer Mutter dem Vater diesen Verlust weniger fühlbar zu machen suchte, indem sie seine Neigungen, eine Beschäftigung, seinen jeweiligen Aufenthalt mit ihm teilte, konnte als das beste Zeugnis weiblicher Hingebung angesehen werden, und so stand zu hoffen, daß sie auch ihrem zukünftigen Gatten in der Vorliebe für das Seewesen eine verständnisvolle Gefährtin sein würde, um so mehr, als sie während ihres öftern Aufenthalts bei der Großmutter in England für den Beruf des Seemanns Neigung und Verständnis gewonnen.

Eine liebenswerte Erscheinung, als die Verkörperung bedeutender geistiger Vorzüge und einer hervorragenden Anmut der äußern Gestalt, die keiner gesuchten Toilettenkünste zu ihrer Unterstützung bedurfte, stand jetzt die Prinzessin an der Seite ihres Vaters, des Großherzogs, um nunmehr mit ihrem Verlobten die Glückwünsche sämmtlicher Fürstlichkeiten entgegenzunehmen, während draußen vor den Fenstern des Palais eine dichtgedrängte Menschenmenge wie Flutwellen auf und abwogte, in begeisterten Kundgebungen die Blicke nach dem historischen Eckfenster gerichtet, wo der Kaiser sich zu zeigen pflegte.

Auch am Abend, als sich die Gesellschaft im Rittersaale des Königlichen Schlosses versammelte, als sich ein Zug von Fürstlichkeiten in bis jetzt noch nicht erreichter Zahl — 2 Könige und deren Gemahlinnen, 5 Kronprinzen, 4 Großherzöge, 2 Großfürsten, 11 Prinzen aus königlichen Häusern, 5 Herzöge, 4 Erbgroßherzöge, zusammen 32 fürstliche Paar, sowie eine ganze Reihe von Prinzen aus deutschen souveränen Häusern, — und in noch nicht entfaltetem Glanz der Toiletten und des funkelnden Geschmeides nach dem großen Saale bewegte, da wandte sich das Interesse ganz besonders der jungen Braut zu, die in der Robe aus weißem Tüll und weißem Atlas, eine Aigrette von blaßroten Federn auf dem jungfräulichen Haupte, das bräutliche Glück in dem zarten Inkarnat der Züge auf das lieblichste enthüllte, obwohl sie in dem Zuge — die Etikette hatte dies Opfer gefordert — nicht an der Seite ihres Verlobten schritt.

Es war eine wahrhafte Herzensneigung, nicht Familien- oder andere Rücksichten, welche dies Verlöbnis herbeigeführt hatten, Grund genug für das preußische und deutsche Volk, das freudige Ereignis mit allen Sympathien zu begrüßen, vor allem aber für die Stadt Kiel, welche das junge Paar in seinen Mauern beherbergen sollte.

Die Rückkehr des Prinzen nach der Hafenstadt gestaltete sich zu einem allgemeinen Freudenfest, an dem die ganze Provinz Schleswig-Holstein teilnahm.

Als der Zug am Morgen des 26. März in den Bahnhof einlief, war die Halle festlich geschmückt und ein brausendes Hurrah tönte dem hohen Ankömmling entgegen. Das gesamte Offizierskorps von Kiel und Friedrichsort hatte es sich nicht

nehmen lassen, den Prinzen bei seiner Ankunft zu begrüßen und ihm durch den Vizeadmiral von Wickede ehrfurchtsvolle Glückwünsche aussprechen zu lassen. Die Herzen der Kameraden schlugen heute besonders laut für den erlauchten Prinzen, der jede Pflicht, jede Gefahr und alles Schwere des seemännischen Berufes mit ihnen geteilt, ja das Vorbild eines treuen Kameraden war, während die Bürgerschaft Kiels den Wiederkehrenden nicht minder freudig mit lautem Zuruf in der gleichfalls festlich geschmückten Stadt empfing. Auf dem Thurme des Schlosses wehte die große Standarte, die auch am Morgen des 27. März, einem Sonntag noch herabgrüßte, als es schon in aller Frühe an den Thoren lebendig wurde, denn heute hatte der St. Nicolaikirchenchor die Ehre, in dem Festsaal des Schlosses einige Lieder vortragen zu dürfen. Wie frisch klangen die Stimmen der Kinder, und wie froh schauten sie auf zu dem Hohenzollernprinzen, der unter dem großen Bild des Kaisers Aufstellung genommen hatte und jetzt so freundlich zu ihnen sprach! Unmittelbar nach dem Ständchen, welches mit der Bewirtung der Sänger in den Bibliotheksräumen abschloß, erschienen die Mitglieder des Konsistoriums und die gesamte Geistlichkeit Kiels, um ihre Glückwünsche darzubringen, dann folgte der Empfang des ständigen Ausschusses, des Provinziallandtages, dessen Redner Landtagsmarschall Graf Rantzau-Rastorf den Prinzen in glänzender Ansprache feierte. Der Magistrat und die Stadtverordneten überreichten demnächst eine kunstvoll ausgestattete Adresse, welche zuvor von dem Oberbürgermeister Dr. Mölling verlesen wurde und folgenden Wortlaut hatte:

„Durchlauchtigster Prinz, gnädigster Prinz und Herr! Als ein freudiges und bedeutungsvolles Ereignis hat unsere Stadt Kiel den Tag begrüßt, an welchem Eure Königl. Hoheit zuerst dieselbe betraten, um bald darnach vor jetzt fast zehn Jahren in Gegenwart Höchst Ihrer erlauchten Eltern in die Kaiserl. Marine eingeführt zu werden. Seither haben Eure Königl. Hoheit durch ernste und strenge Hingebung an Höchst Ihren Beruf, durch die Vorbereitung zu den hohen Aufgaben, welche Eurer Königl. Hoheit harren und durch Ausdauer und Mut in den Mühen und Gefahren des Lebens des Seemanns gezeigt, daß der erlauchte Prinz unsres Königl. Hauses Keinem nachsteht in der Erfüllung

der Pflichten gegen Kaiser und Reich. Dieses Beispiel und Euerer Königl. Hoheit Leutseligkeit und Wohlwollen haben die Verehrung und die Herzen Aller gewinnen und die Stadt einigen müssen in dem Wunsche, daß Höchst Ihnen auf Ihrem Lebenswege Glück und Segen in reichem Maße erblühen möge. Hierzu haben Euere Königl. Hoheit zur Freude Höchst Ihres Hauses, des gesamten preußischen Volkes, der Provinz Schleswig-Holstein und unserer, Euerer Königl. Hoheit treuergebenen Stadt Kiel, durch Höchst Ihre Verlobung mit der durchlauchtigsten Prinzessin Irene von Hessen-Darmstadt jetzt den sichersten Grund gelegt. Wie nach deutschem Sinne die Ehe die Grundlage und die Quelle reichen Glückes ist, so mögen auch Eure Königl. Hoheit in dem geschlossenen Bunde gleich den edelsten Vorbildern Höchst Ihres Hauses Glück und Segen, so wie eine feste Stütze finden in den Wandlungen und den Schicksalen des Lebens. In dieser Gesinnung bitten Magistrat- und Stadtverordneten-Kollegium der Stadt Kiel ehrerbietigst: Euere Königl. Hoheit wollen zu Höchst Ihrer Verlobung deren wärmste Glückwünsche gnädigst entgegen nehmen."

Hierauf erwiderte Prinz Heinrich:

„In der Adresse, welche Sie namens des Magistrats und der Stadtverordneten von Kiel soeben überreichten, ist in warmen Worten der Teilnahme Ausdruck verliehen worden, die mir anlässig meines Verlöbnisses mit Ihrer Großherzogl. Hoheit der Prinzessin Irene von Hessen und bei Rhein von den Einwohnern der Stadt entgegengebracht wird. Seitdem ich vor nunmehr zehn Jahre die aktive Laufbahn meines militärisch-seemännischen Dienstes begann, sind Beziehungen zwischen mir und der Provinz Schleswig-Holstein geschaffen worden, welche sich nach und nach zu einem engen Bande gestaltet und mir ein lebendiges Heimatsgefühl in den nordischen Küstenlanden geweckt haben. Stets habe ich in Kiel den vaterländischen Boden zuerst wieder betreten, wenn ich nach langen und weiten Seereisen heimkehrte, und dankbarst war ich mir immer der teilnehmenden und herzlichen Freude bewußt, welche die Einwohner der Stadt mir bei solchem Anlaß bezeugten. Nicht ohne tiefe Wehmut muß ich auch heute daran gedenken, daß ich in Kiel Abschied nahm von dem geliebten Bruder, der vor acht Jahren, gerade

an diesem Tage, einer tückischen Krankheit erlegen und mich nicht mehr willkommen heißen konnte, als ich nach mehrjähriger Fahrt den heimatlichen Hafen hier wieder erreichte. In einer Tochter Schleswig-Holsteins habe ich aber dann eine Schwester gefunden, und in dem Jubel der Provinz über die Verbindung meines heißgeliebten Bruders durfte ich erkennen, daß die erlauchte Gemahlin Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Wilhelm auch mir einen Platz in den Herzen der Schleswig-Holsteiner sichern würde. Indem ich der Stadt Kiel und der Provinz heute den Gruß meiner erlauchten Braut entbiete, danke ich aus wärmstem Herzen für die vielfachen Beweise freudiger Teilnahme an unsrem Glück. Ich nehme sie hin als eine erste und unvergeßliche Botschaft für die Prinzessin, daß ihr die Herzen im deutschen Norden schon jetzt entgegenschlagen, und daß sie hier gern willkommen geheißen wird. Wie ich seit Jahren gewohnt bin, dem wachsenden Emporblühen Kiels und dem Wohlergehen aller seiner Bewohner ein lebhaftes Interesse zu schenken, so wird auch die Prinzessin sich stets mit mir eins wissen in dem Wunsche, daß Gottes Segen eine Quelle der Wohlfahrt und des Glücks sein möge für Schleswig-Holstein und unsre Stadt Kiel."

Nach dieser Deputation wurden die Justizbeamten, die Vertreter der Universität und der Reichsbehörden in Audienz empfangen, am Nachmittag hatte man die Freude, Prinz Heinrich durch die Straßen der Stadt fahren zu sehen, für den Abend aber hatten sich Kiels Bewohner zu einen Fackelzug gerüstet, der für die einmütige Verehrung, welche dem Prinzen aus allen Kreisen entgegengebracht wurde, einen glänzenden Beweis lieferte. Mit klingendem Spiel und fliegenden Fahnen rückten schon gegen 7 Uhr die einzelnen Korporationen in ihre Stellungen in der Wasserallee ein, die Feuerwehr, Musik und Deputationen voran. Jedes Alter, jeder Stand und jedes Gewerbe war vertreten, Magistrat und Stadtverordnete, Universität und Studenten, Gerichtsbehörden und Konsistorien, die höheren Lehranstalten und Innungen, Lehrer und städtische Beamte, Schützengilden und zahlreiche Vereine, alle waren gekommen, und nun ging es mit etwa 3000 Fackeln unter den Klängen der vaterländischer Märsche gegen 8 Uhr an dem Schloßgarten entlang und durch einige Straßen nach dem Schlosse zu. Schon von weitem sahen die

Fackelträger die hellerleuchteten Räume, dann wurde die jugendliche, schlanke Figur des Prinzen sichtbar, der in Marineuniform mit dem schwarzen Adlerorden und dem hessischen Ludwigsorden geschmückt, freudig bewegten Herzens auf die Menge blickte, welche huldigend nahte und jetzt Kopf an Kopf den Schloßhof füllte. Als lautlose Stille eingetreten war, trat Oberbürgermeister Dr. Mölling vor und sprach entblößten Hauptes zu dem Prinzen emporschauend etwa wie folgt:

Die frohe Botschaft der Verlobung Sr. K. Hoheit mit der durchlauchtigsten Prinzessin Irene von Hessen und bei Rhein, welche Se. Maj. unser Allergnädigster Kaiser und König unlängst verkündete, habe die Stadt mit ungeteilter größter Freude erfüllt und in allen Kreisen derselben den lebhaftesten Wunsch hervorgerufen, diese freudige Anteilnahme Seiner Königlichen Hoheit von Mund zu Mund in einer gemeinsamen Kundgebung aussprechen zu dürfen. Mit unterthänigstem Danke für die gnädige Gewährung dieses Wunsches hätten sich in festlichem Zuge alle Stände, die gesammte Bürgerschaft der Stadt, genaht, um Sr. Königlichen Hoheit, als dem Sproß des erhabenen Herrscherhauses der Hohenzollern, mit welchem in Freud und Leid alle Teile der Monarchie gleich Gliedern einer großen Familie zusammen stehen, als patriotische Huldigung ihre wärmsten und herzlichsten Glückwünsche ehrerbietigst vereint darzubringen. Diese Kundgebung solle aber zugleich eine Danksagung der Stadt in sich schließen für Sr. Königlichen Hoheit gnädiges Wohlwollen für dieselbe und für das lebhafte Interesse, welches dem wachsenden Emporblühen Kiels und dem Wohlergehen aller seiner Bewohner von Sr. Königlichen Hoheit geschenkt sei, für die Leutseligkeit und die Güte, mit welcher Se. königliche Hoheit einem Jeden begegnet sei, welcher Höchstdemselben näher zu treten beglückt gewesen. Die Kundgebung solle nicht minder Zeugnis ablegen von der treuen Ergebenheit, der Anhänglichkeit und der hohen Verehrung, welche Sr. Königlichen Hoheit von allen Ständen, von jedem Bürger, er sei höher oder niedriger gestellt, ohne Unterschied der politischen Parteien, aus vollem Herzen entgegengebracht würde, und wie alle einig seien in den wärmsten Wünschen für Sr. Königlichen Hoheit Lebensglück und in der herzlichsten Anteilnahme an dem jetzt geschlossenen Bund, auf welchem

Gottes Segen ruhen möge, zum Glück des erhabenen Kaiser und Königshauses, zum Heil Sr. Königlichen Hoheit und der Durchlauchtigsten Prinzessin Irene von Hessen und bei Rhein und zur Freude des preußischen Volkes und der deutschen Nation. — Nach den Worten „Gott schütze, Gott erhalte Seine Königliche Hoheit, den Prinzen Heinrich von Preußen!" erschollen drei Hochs, alle Häupter entblößten sich, und die Nationalhymne ertönte. Kaum war sie verklungen, als der Prinz hochaufgerichtet und mit weit über den Schloßplatz bis in die Straßen vernehmbarer Stimme die Versammlung so anredete: Tief dankbar stehe er vor ihnen, bis zum Innersten bewegt durch die vielen und so sichtbaren Zeichen der Theilnahme an seinem Glück. Auch die herrliche Kundgebung des Abends nehme er hin als eine Botschaft für seine heißgeliebte Braut, deren Dank er ihnen entgegenrufe. Aber jedes patriotische Fest, die Liebe zum Herrscherhause gipfele in der Liebe zu Sr. Majestät dem Kaiser und Könige, dem ruhmgekrönten, ehrwürdigen und geheiligten Herrscher, dessen Geburtstag mit vollendetem 90. Jahre er und alle Anwesenden in Begeisterung gefeiert hätten. Sein Glück habe durch den Kaiser die erste und schönste Weihe erfahren. Zu Ihm heiße es emporschauen, und drei kräftige Hurrahs fordere er für Seine Majestät den Kaiser und König. Hurrah, Hurrah und abermals Hurrah! — Mit unendlichem Jubel und wahrer Begeisterung stimmte alles ein, grüßend senkten sich die Fahnen, dann wurde eine aus 19 Personen bestehende Deputation ins Schloß entboten, wo Prinz Heinrich, umgeben von seinem Dienst, dem Chef der Admiralität Generallieutenant von Caprivi, dem Oberpräsidenten Steinmann, dem Viceadmiral von Wickede, den einzelnen Herren nochmals dankte, um mit den Worten: „Gott mit uns, für Kaiser und Reich, so wollen wir auch künftig zusammen arbeiten" die Deputation zu entlassen, worauf der Zug wieder abmarschierte, manches Hurrah und Hoch zu dem im hellsten Glanze erstrahlenden Schloßfenster emporsendend, an dem Prinz Heinrich gesehen wurde, bis die letzte Fackel nach dem Markte zu verschwunden war.

Das waren schöne, festlich bewegte Stunden und Tage in der Hafenstadt und fast noch schönere brachte der Aufenthalt in Darmstadt, wohin der Prinz zwei Tage später reiste.

Man schrieb den 2. April 1887, als die Einwohner der süddeutschen Residenz durch Plakate aufgefordert wurden, mit Fahnenschmuck die Ankunft des hohen Brautpaares zu ehren. Auf dem Main-Neckarbahnhof und in der Rheinstraße hatte sich eine zahlreiche Menschenmenge eingefunden, welche die Erwarteten auf ihrer Fahrt im offenen Wagen nach dem Großherzoglichen Palais mit freudigem Zuruf begrüßte. Am Abend zeigte sich die Braut an der Seite ihres Verlobten im Theater, wo der Oberbürgermeister Ohly ein Hoch auf das erlauchte Paar ausbrachte, in welches die Anwesenden begeistert einstimmten. Seitdem hatten die Darmstädter noch öfter Gelegenheit, Prinzessin Irene neben ihrem ritterlichen Bräutigam zu erblicken, und sich an der ebenso sympathischen wie seltenen Erscheinung eines auf tiefster zärtlicher Neigung beruhenden Verlöbnisses zu erfreuen, dann kehrte Prinz Heinrich nach Kiel zurück, wo in den ersten Tagen des Juni das elektrisierende Zauberwort „Der Kaiser kommt", die ganze Hafenstadt in Bewegung brachte.

Und der Kaiser, gewohnt, jedem nationalen Akte innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches persönlich beizuwohnen, kam, für den Bau des Nordostseekanals die ersten Hammerschläge zu führen.

Nach dem unter enthusiastischem Jubel erfolgten Einzug am 2. Juni lag am Morgen des 3. die Flotte bereit, den obersten Kriegsherrn mit begeisterten Ovationen zu empfangen. Imposant war der Anblick des Panzergeschwaders, das in langer Reihe bis über Bellevue hinaus vor Anker lag und in der Nähe der Holtenauer Brücke, da wo das Chefboot der Torpedoboots-Divisionen, deren eine Prinz Heinrich Sommer 1887 führte, Station genommen, zeigte sich bereits am frühen Morgen Leben und Bewegung. Prinz Wilhelm unternahm mit dem Divisionsboot 2, auf welchem das Kommandozeichen des Bruders wehte, eine mehrstündige forcierte Fahrt bis Langeland, dann unmittelbar nachdem die Feierlichkeit beendet war, begab sich Prinz Heinrich wieder an Bord desselben Divisionsbootes „D 2", welches er bei der nun folgenden Flottenrevue, durch den Kaiser vom Pavillon der „Pommerania" aus abgehalten, führte. Gefolgt von der gesamten Torpedoboots-Flotte, unter schier endlosem Donner des Saluts, welcher wie eine große Seeschlacht rollte — wurden

doch $17 \times 33 = 561$ Schuß abgegeben — fuhr der oberste Kriegsherr an der ganzen Reihe der Geschwader entlang, auf dem Schiff, welches gerade passiert wurde, mit brausenden Hurrahs von Deck und Takelage empfangen, bis auch diese letzte Inspizierung der Flotte, welche dem Kaiserl. Herrn beschieden war, zu Ende ging. Die Anerkennung, die der scheidende Monarch der Marine zollte, sprach sich durch nachstehende, an den Chef der Admiralität von Caprivi gerichtete Kabinetsordre d. d. Kiel, den 3. Juni 1887, wohl am besten aus, indem Se. Majestät bestimmte: „Ich habe den Obersten Prinzen Wilhelm von Preußen, Königl. Hoheit, Kommandeur des Garde-Husaren-Regiments und à la suite Meines 1. Garde-Regiments zu Fuß, des Grenadier-Regiments König Friedrich Wilhelm IV. (1. Pommerschen) Nr. 2 und des 2. Garde-Landwehr-Regiments, auch à la suite des Seebataillons gestellt, wovon ich Sie hierdurch in Kenntnis setze."

Daß diese Kaisertage, unvergeßlich für alle die sie erlebten, doppelt bedeutungsvoll für den Enkel werden mußten, welcher die Marine zu seinem Lebensberuf erwählt, daß Prinz Heinrich voll Thatenlust und in gehobener Stimmung seinen Dienst versah, bedarf wohl kaum der Erwähnung. Aber so licht und klar sich auch dem Auge der Brautstand zeigte, es sollte in dem heiteren Gemälde auch der tiefe Schatten nicht fehlen.

Als Kaiser Wilhelm an seinem 90. Geburtstag die Verlobung des Enkels mit der hessischen Fürstentochter verkündete, da konnten die hohen Verlobten nicht ahnen, in wie ernster Zeit der Bund ihrer Herzen den kirchlichen Segen empfangen würde. Noch stand der Vater, der Kronprinz des Deutschen Reiches, für die Außenwelt auf sonniger Höhe, obwohl gerade in jenen Tagen die ersten Besorgnis erregenden Anzeichen einer tückischen Krankheit hervortraten. Jener Feier der Grundsteinlegung hatte er fernbleiben müssen, Prinz Wilhelm hatte die drei Hammerschläge: „Zur Ehre Deutschlands, zu seinem immerwährenden Wohl, zur Größe und Macht des Reiches" für den Erben der Kaiserkrone gethan, und heiße Segenswünsche stiegen gerade in jenen Stunden für den abwesenden Fürsten auf, die besorgte Teilnahme Alldeutschlands begleitete bald darauf den Kronprinzen über den Kanal, und das Mitgefühl der ganzen Welt vereinigte sich später

auf den in San Remo weilenden hohen Kranken, dessen tragisches Schicksal selbst feindliche Nachbarn jenseits der Vogesen vergessen ließ, daß der Kronprinz einst ihre Heere besiegt. Monate lang sehen wir in dieser schweren Zeit Prinz Heinrich an der Seite des Vaters weilen, mit den Geschwistern und der Mutter die schweren Tage des Kranken nach Kräften zu erheitern. So wird z. B. am Sylvesterabend des zu Ende gehenden Jahres eine kleine Bühne in der Villa Zirio aufgeschlagen, wo der Prinz mit der Schwester, Prinzessin Viktoria, den „Kurmärker und die Pikarde" und noch ein kleines Lustspiel „Ehepantöffelchen" darstellte, nichts, was die Kindesliebe ersinnen kann, in dem Verlangen, eine kleine Freude zu bereiten, wird versäumt, und aus jedem dankbar lächelnden Blick des Vaters neue Hoffnung geschöpft. Dann kamen die erregten Märztage mit den ernsten Nachrichten aus Berlin, wo am 9. März Kaiser Wilhelm entschlief, ohne den Sohn noch einmal gesehen zu haben. In kalter, rauher Winternacht hielt Kaiser Friedrich am 11. März seinen Einzug in die Räume des Charlottenburger Schlosses, am 16. sah der Kranke umflorten Blickes von dessen Fenstern die Überführung der Leiche des geliebten Vaters, weiland Kaiser Wilhelms, in das Mausoleum, ohne daß er selbst den Zug zur letzten Ruhestätte geleiten durfte. Sein Zustand nötigte ihn, das Zimmer zu hüten, aber endlich begann der lange, hartnäckige Winter zu weichen. Das Wehen der Frühlingslüfte schien einen wohlthätigen Einfluß auf die Gesundheit des Kaisers zu haben, die Ärzte konnten dem hohen Patienten den Aufenthalt im Freien gestatten, immermehr wichen nach Überwindung einer Krise am 17. April die Krankheitserscheinungen, im Laufe der drei ersten Wochen des Monats Mai hatte sich der Zustand, dank dem häufigen Aufenthalt im Freien und dem andauernd günstigen Wetter so gebessert, daß der Kaiser wiederholt Ausfahrten unternahm, auch Audienzen erteilte, sowie Personen empfing, und jetzt war die Stunde gekommen, wo der Herzensbund des jugendlichen fürstlichen Paares kirchlich eingesegnet werden sollte. Die Vermählung war auf den 24. Mai, der Einzug auf den 23. festgesetzt. — Während im Schlosse rege Thätigkeit herrschte, die sich namentlich der räumlich zwar sehr kleinen aber stylvoll und mit bewundernswertem Geschmack

erbauten Kapelle zuwendete und über die heilige Stätte einen köstlichen Blumenschmuck ausgoß, legte auch Charlottenburg ein Festgewand an. Mit ersichtlichem Frohsinn nahm die Bevölkerung an dem freudigen Ereignis teil, welches zugleich als Zeugnis dafür gelten konnte, daß das Befinden des Kaisers den Umständen nach ein recht zufriedenstellendes sei. Vor dem Schlosse einer- und dem Bahnhof andererseits war das Getriebe am bewegtesten. Der Bahnhof hatte Flaggenschmuck angelegt. Die Empfangs-halle prangte in den frischen Farben der Laubgewinde, weiche, mit duftenden Blumen, zarten Blütenknospen und jungem Grün bestreute Teppichläufer führten zur Ankunftshalle hinauf, die Front der Perron-Einfahrt war mit purpurnen Vorhängen geschmackvoll verziert, während hessische und preußische Fahnen die Schilder mit den Landeswappen umrahmten. Auf dem Perron war ein sehr zahlreiches Publikum versammelt, und je mehr sich die Sonne gen Westen neigte, desto größer wurde die Zahl der mit der Stadt-Ringbahn aus Berlin herbeiströmenden Menge. Nachdem kurz vorher die höchsten Herrschaften zum Empfang auf dem Bahnhof angelangt, traf der Sonderzug zur gemeldeten Zeit ein, die Ehrenkompagnie, welche von dem 4. Garde-Regiment zu Fuß gestellt, präsentierte unter den Klängen der Regimentsmusik, als die Prinzessin-Braut, gefolgt von dem erlauchten Vater und den Prinzessinnen-Schwestern, dem Salon-wagen entstieg, um von den hohen Verwandten unter Darbietung kostbarster Blumensträuße aufs herzlichste begrüßt zu werden, worauf es in offenen Viergespannen unter Jubel und brausendem Hurrah zum Schlosse ging. Auf dem ganzen Weg dahin waren die Gaskerzen entflammt, vielfach auch die Fenster der Wohn-häuser illuminiert, in der Schloßstraße und auf der Chaussee vor dem Schlosse bildete die zur Zeit in Charlottenburg an-wesende Garnison samt den Vereinen und Handwerkern Spalier, das Schloß aber erstrahlte zur frohen Feier in elektrischem Licht und empfing das junge Paar unter den Symbolen der Freude.

Hell und freundlich mit holdem Sonnenschein, ein wirklicher Frühlingstag voll Glanz und Hoffnung, nach Wochen tiefer Sorge und Bangigkeit brach auch der Hochzeitstag an. Schon von frühem Morgen an strömten Tausende und Abertausende von Schaulustigen zu Fuß und zu Wagen, mit Pferde- und Eisen-

bahn aus Berlin und Charlottenburg nach dem Schlosse, die Auffahrt zu sehen, zu fünf und mehr Gliedern eine Gasse bildend und in gehobener Stimmung harrend. Waren doch günstige Nachrichten über das Befinden des Kaisers in die Öffentlichkeit gedrungen, dahin lautend, daß dem hohen Kranken die erste Ausfahrt nach der Reichshauptstadt am Tage vorher gut bekommen sei, und daß er auch seiner glücklichen Stimmung über die Vermählung wiederholt Ausdruck gegeben.

Immerhin und wie natürlich entfaltete sich nicht jener frohlebige Glanz und die stolze Pracht, womit sonst am Königlichen Hofe eine Hochzeit begangen wird. Die Vermählung wurde im engsten Kreis gefeiert, auf das umfassende Ceremoniell, welches wie der Fackeltanz seine historische Berechtigung erlangt hat, war verzichtet worden, ebenso auf alle rauschenden Festlichkeiten, die feierliche Einholung, Gala-Oper, Diners und Soireen, welche sonst dem Hochzeitstage voranzugehen pflegten, die Zahl der Gäste hatte man im Gegensatz zu früheren Gelegenheiten mit Tausenden von Einladungen auf ebenso viele Hunderte beschränkt, und kleiner als sonst war auch der Kreis der fürstlichen Herrschaften, welche Zeugen des weihevollen Augenblicks sein sollten.

Es war Mittag gegen 12 Uhr, als sich die Gäste im Schlosse versammelten und an die Toilette der erlauchten Braut die letzte Hand gelegt wurde. Mit der Prinzessinnen-Krone geschmückt, trat sie an der Seite des fürstlichen Bräutigams in den blauen Salon, wo die standesamtliche Eheschließung erfolgte, welche der Oberst-Kämmerer Graf zu Stolberg-Wernigerode als Leiter des Ministeriums des Königlichen Hauses vollzog. Nachdem dieser Akt beendet war, öffneten sich die Flügelthüren, und herein trat der Kaiser, das neuvermählte Paar durch Händeauflegen auf ihre Häupter zu segnen, dann zog er sich wieder zurück, und der Oberceremonienmeister Graf zu Eulenburg waltete seines Amtes, den Befehl zum Beginn der kirchlichen Feierlichkeiten ausführend und die Plätze im Zug zur Kapelle anweisend.

Langsam und feierlich bewegte sich der Festzug, dessen erste Gruppe das Brautpaar bildete, gefolgt von einer Reihe fürstlicher Paare, nach der Kapelle, aus welcher den Nahenden die feierlichen Weisen einer geistlichen Musik entgegentönten. An der Thür empfingen der Oberhofprediger Dr. Kögel mit den

assistirenden Geistlichen das erlauchte Paar und geleitete es nach dem Altar, worauf die Feier mit Gesang und Gegengesang begann und die Trauung durch den Oberhofprediger unter Zugrundelegung des Textes: „Den Frieden lasse ich euch, meinen Frieden gebe ich euch" vollzogen wurde. Als die Rede des Geistlichen schon begonnen hatte, trat Kaiser Friedrich an der Seite der Kaiserin-Mutter Augusta ein, voll tiefster Bewegung den Worten folgend, bis der Redner schloß: „Einen donnernden Salut wird hernach der Mund der Geschütze sagen, in ein Hallelujah wird diese Feier austönen, und Tausende, zumal die Glieder der vaterländischen Flotte, jauchzen diesem Ehrentage zu. Wie in diesen Monaten betende Mittrauer und Mitsorge unser Volk mit seinem Fürstenhaus verband, so heute die Mitfreude und das Mitdanken. Das ist der Kern und die Krone aller Segenswünsche über Sie: Gieb ihnen Deinen Frieden, o Jesu, Amen." — Jetzt wechselte das erlauchte Paar die Ringe, und dreimal 12 Kanonenschüsse verkündeten alsbald Stadt und Land, daß der Segen gesprochen sei über den Prinzen und die Prinzessin Heinrich von Preußen.

Das junge Paar empfing nunmehr die Glückwünsche der fürstlichen Anverwandten, vor allen des tiefbewegten Kaisers, der mit der Kaiserin Augusta alsbald wieder in den Salon zurückkehrte, aus dem er in die Kapelle getreten war, während sich der Zug in derselben Ordnung, wie er gekommen war, wieder nach dem Ausgangspunkt zurückbewegte, wo die übrigen Herrschaften ihre Glückwünsche darbrachten. Ein Dejeuner schloß sich an, bei welchem der Kronprinz, der zu Ehren des Bruders die Uniform des Seebataillons angelegt hatte, im Namen seines Kaiserlichen Vaters das Hoch auf die Neuvermählten ausbrachte, worauf man sich nach aufgehobener Tafel in den großen Spiegelsaal begab, wo noch die Austeilung des Strumpfbandes durch den Oberhofmeister von Seckendorff stattfand. Das junge Paar verabschiedete sich nunmehr von den fürstlichen Anverwandten und Trauzeugen, um sich zurückzuziehen und Reisetoilette zu machen. Ein tiefbewegter Abschied von dem Kaiser, der im Schloßgarten weilte, folgte, der Wagen fuhr vor, die Kaiserin, das Kronprinzliche Paar und die vier Schwestern des Prinzen sagten ihrerseits noch Lebewohl, und fort ging es nach dem

Bahnhof zur Abfahrt nach Schloß Erdmannsdorf, wo die Neuvermählten nach 9 Uhr abends ankamen, von dem Landrat Prinzen Heinrich IX. Reuß empfangen und von der Bevölkerung auf's herzlichste begrüßt.

Es konnte keine geeignetere Wahl als Heimstätte für das junge Paar getroffen werden, als jenes weltentrückte, von dem lärmenden Getriebe des prosaischen Alltagslebens unberührte Schloß, dessen Vorzüge der einstige Besitzer, Feldmarschall Gneisenau, in einem Brief an Clausewitz so preist: „Die Gegend ist entzückend, die Mittagsseite großartig, die Mitternachtsseite lieblich. Da sind Wälder, Teiche und die schönsten Wiesen. Ich hoffe, mit einiger Verstandesanstrengung, eines der schönsten Güter zu bilden, die die Erde hat." Was an der Verwirklichung dieses Vorsatzes noch fehlte, ergänzte später Friedrich Wilhelm IV., welcher Erdmannsdorf zu seinem Lieblingsaufenthalt erkor, und das Schloß völlig umbauen ließ. Seit dem Jahre 1866, wo Kronprinz Friedrich Wilhelm bei Gelegenheit der Besichtigung schlesischer Lazarete kurze Rast in dem Schloß gemacht, war kein Mitglied des Hofes dort gewesen, nun wurde das friedvolle Thal mit seiner kräftigen Gebirgsluft, seiner ländlichen Ruhe, seiner Bevölkerung voll treuherziger Anhänglichkeit und kindlich naiver Offenheit der Schauplatz des stillen Glückes zweier guten Menschen, der Zeuge eines reizenden Liebesidylls, woran Poesie und Herzensglück in gleicher Weise teilhatten. Von allen Seiten blickten die mächtigen Häupter und Kuppen des Riesengebirges und der vorliegenden Bergzüge auf das lauschige Plätzchen, welches die Kunst im Bunde mit der Natur geschaffen, während ein zinnengekrönter Turm, von dessen Höhe die prinzliche Standarte wehte, glänzend aus dem dunkeln Waldesgrün ragte, dem Wanderer verratend, daß sich hier ein erlauchtes Paar seines Liebesglückes freue und die Lenztage der jungen Ehe im Anblick einer herrlichen Natur genieße, leider nur für kurze Zeit, denn aus dem lieblichen Traum der Flitterwochen schreckte die Neuverbundenen die Botschaft auf, welche sie an das Sterbebett Kaiser Friedrichs rief.

Schon am Abend des 14. Juni, kurz vor 11 Uhr, langten Prinz und Prinzessin Heinrich in Potsdam an, von dem Kronprinzen und den erbprinzlich Sachsen-Meiningenschen Herrschaften auf dem Bahnhof empfangen und nach dem Potsdamer Stadt-

schloß geleitet, wo die Wohnung für die Angekommenen bereitet war, indes über Schloß Friedrichskron bereits der Todesengel schwebte. Während der Nacht war die Kaiserliche Familie um das Bett des still schlummernden Kranken versammelt, bis die Kaiserin um 1 Uhr die Familienglieder entließ, worauf auch Prinz Heinrich nach dem Stadtschlosse zurückkehrte. Aber schon um 3 Uhr wurde der Zustand des Kaisers bedrohlich. Kurz nach 6 Uhr traf der Prinz, von seiner Gemahlin begleitet, bereits wieder in Friedrichskron ein, um das Sterbelager des geliebten Vaters nicht wieder zu verlassen, bis der große Dulder vollendet hatte.

Es war 11 Uhr 15, als die Flagge des Schlosses halbmast sank, vor dem Schlosse drängte sich die Volksmenge, welche von Minute zu Minute wuchs, drinnen aber umstanden die tiefgebeugten Glieder der Kaiserlichen Familie in stummer Trauer die Leiche, nachdem sie kniend ein stilles Gebet verrichtet.

Drei Tage später, am 18. Juni, stand der Prinz mit den Seinigen in der schwarz ausgeschlagenen Friedenskirche von Potsdam, um den letzten Abschied von den sterblichen Überresten Kaiser Friedrichs zu nehmen, und noch vor Beginn des neuen Monats erfolgte der Einzug des jungen Paares in Kiel, gedämpft durch den Grundton der Trauer, äußerlich gekennzeichnet durch den Mangel rauschender Musik, aber doch eine Feier, bei welcher mit den Gefühlen der Wehmut diejenigen der hellsten Freude sich mischten. Lange hatten die Kieler diesen Tag herbeigewünscht, sie hatten ihn indes erst später vermutet, etwa im September, als plötzlich der Telegraph die Kunde brachte, daß die Ankunft auf den 30. Juni festgesetzt sei, und so blieb es auch. Nun hatte man zur würdigen Ausschmückung der Stadt nur so viele Stunden als sonst Tage und doch sollte das Festgewand ein besonderes sein, da diesmal zusammen mit dem Prinzen, dem Kiel seit 8 Jahren zur zweiten Heimat geworden, die erlauchte Gemahlin erscheinen sollte. Freudige Aufregung herrschte überall, alles strengte sich an, die Häuser würdig auszuschmücken, eine Bannerstraße wurde vor dem Bahnhof errichtet, nicht wie sonst mit grünen die Masten verbindenden Gewinden, sondern mit weißen Tauen, von denen unzählige Fahnen und Fähnchen leicht im Winde

wehten, denn der hohe Gast war ja Seemann, und Kiel wurde so die Stadt, die über alle Toppen geflaggt hatte. Der Reiz des alten Hafenplatzes mit der Regellosigkeit der Häuser, Straßen und Gassen, welche sich in mannigfachen Krümmungen und Windungen, immer neue malerische Ausblicke bietend, dahin ziehen, war so noch künstlich gehoben, gehoben war auch die Stimmung, nur die Gunst des Wetters blieb dem Einzug versagt. In der Nacht hatte es stark geregnet, und wenn auch in der Frühe des 30. eine Wendung zum Besseren eintrat, so war es doch noch immer ungünstig genug. Ein feiner Regen rieselte hernieder und der Wind machte sich unangenehm bemerkbar. Gleichwohl waren die Straßen schon lange vor der Ankunftszeit überfüllt, mit klingendem Spiel zog um 10 Uhr die vom Seebataillon gestellte Ehrenwache auf, die zum Erscheinen berechtigten Herren eilten in dichten Reihen nach dem Bahnhof, von dessen Höhe deutsche, preußische, schleswig-holsteinische und Kieler Flaggen herabwinkten, während in dem Kaiserzimmer, wo die Vorstellung der Civil- und Militärbeamten stattfinden sollte, der Festschmuck ein ausgesuchter war. Zur bestimmten Zeit lief der Zug ein, und als das erlauchte Paar den Salonwagen verlassen, wurde es von dem Stadtrat Lorenzen als Stellvertreter des inzwischen verstorbenen Oberbürgermeisters Mölling etwa so begrüßt:

„Durchlauchtigster Prinz! Durchlauchtigste Prinzessin! Eure Königlichen Hoheiten halten heute Ihren Einzug in unsere Stadt Kiel, deren altes zu einem Fürstensitze verschönertes Schloß bestimmt ist, Ihnen ein Heim zu bieten. Diesem für unsere Stadt so bedeutungsvollen Tage, hat die Bürgerschaft in freudvoller Erwartung entgegengesehen. Namens des Magistrats- und Stadtverordneten-Kollegiums habe ich Euren Königlichen Hoheiten unsere ebenso innigen wie ehrerbietigen Wünsche darzubringen. Gott segne den Einzug Eurer Königlichen Hoheiten in Ihre treuergebene Stadt Kiel. Mögen Eure Königlichen Hoheiten nach all' dem schweren Leid, welches das Kaiserliche Haus und unser Land betroffen, hier ungetrübten Frieden finden. Mögen Ihnen hier nur Tage des Glücks und Segens beschieden sein, das sind die tiefempfundenen Wünsche, mit welcher die Stadt Kiel Eure Königlichen Hoheiten ehrfurchtsvoll begrüßt. Wollen Eure Königlichen Hoheiten diese Wünsche huldvoll entgegennehmen!"

Prinz Heinrich dankte im eigenen und der hohen Gemahlin Namen, welcher die Ansprache vorzugsweise galt, indem er die Stadt Kiel zugleich seiner wohlwollenden Gesinnung auch für die Zukunft versicherte; in dem nunmehr betretenen Kaiserzimmer wurden der Prinzessin die Civil- und Militärbeamten vorgestellt, dann begab sich das fürstliche Paar nach der Freitreppe, welche nach dem Platz vor dem Bahnhof herabführt. Prinz Heinrich stieg unter den militärischen Honneurs und den Klängen des Präsentiermarsches die Stufen herab, begleitet von dem Viceadmiral von Blanc, der Generalität und dem Kommandeur des Seebataillons Oberst von Roques, die Front der Ehrenwache abzuschreiten und sie dann defilieren zu lassen. Die Vorstellung des Offizierskorps erfolgte, als er an die Seite seiner Gemahlin wieder zurückgekehrt war, hierauf wurden die bereitstehenden Wagen bestiegen und unter dem Geläute aller Glocken die feierliche Einfahrt angetreten.

Den hohen Herrschaften voraus fuhr der mit den Funktionen eines Hofmarschalls betraute Kapitän Freiherr von Seckendorff, dann folgte der von vier Rappen gezogene Wagen mit dem erlauchten Paar, Prinz Heinrich in Marineuniform mit einigen Orden ohne Ordensbänder, die Prinzessin im tiefsten Schwarz, aber den Schleier zurückgeschlagen, sodaß ihre jugendfrischen, anmutigen Züge jedermann sichtbar wurden. Die Kieler empfanden es besonders dankbar, daß das hohe Paar trotz der Ungunst der Witterung sich keiner geschlossenen Equipage bediente, und ließen den frohen Gefühlen, die sie beseelten, freien Lauf. Der Jubel, der dem jungen Paare entgegentönte, war echt, kam vom Herzen und ging zum Herzen, das war namentlich auch auf den Zügen der Frau Prinzessin zu lesen, die nicht ermüdete, für die ihr gebrachten Hochs und Hurrahs aufs freundlichste zu danken. So bewegte sich der Wagenzug — es schlossen sich noch die Equipagen der Oberhofmeisterin, der Hofdamen und Kammerherrn an — durch die Menschenmassen dahin, auf Umwegen dem Schloßgarten zustrebend. Als dieser erreicht wurde, stieg an einem der Schloßtürme die Flagge des Prinzen empor, für die Schiffe im Hafen das Zeichen, das hohe Paar mit donnerndem Salut zu bewillkommnen. Bei der Ausfahrt aus dem Schloßgarten aber fiel der Blick der Prinzessin zuerst

auf den Hafen, welcher für ihr Leben eine so hohe Bedeutung gewonnen und dessen Schiffe jetzt in reichster Flaggenparade prangten. Hier standen auch die Studenten als freiwillige Ehrenwache mit Chargierten in vollem Wichs und entfalteten Fahnen, die Schuljugend in der Nähe, welche von der Gedenkfeier für Kaiser Friedrich kam, jubelte dem Sohn des Entschlafenen freudig zu, weiter ging es durch die Düsternbrooker Allee, wo die Spaliere aufhörten, aber Gruppen zu spontanen Reihen sich gebildet hatten, bis nach Bellevue, dessen erstes Stock dem jungen Paar vorläufig auch als Wohnung dienen sollte. Hier inmitten der Villen, von denen eine immer geschmackvoller gebaut und malerischer gelegen ist als die andere, unter den Gipfeln der alten, dichtbelaubten Bäume, die sich Stamm an Stamm reihen, so daß man nur unter einem festgefügten Dach fürbaß zieht, angesichts der grünen Fluten des Hafens, die zwischen dem Gezweige blitzen, den Blick in fremde, nebelhafte Fernen leitend, während in nächster Nähe ein wahrer Wald von Masten und Schloten sich wiegt, hier gedachte das junge Paar in stiller Zurückgezogenheit bis zum Herbst zu leben und dann erst in das alte Schloß der holsteinischen Herzöge einzuziehen.

VII.

Erstes selbständiges Auftreten und Ausblick in die Zukunft.

Im Steigen ist die Zeit, auch wo sie scheint im Sinken;
Das Ziel, nach dem sie steigt, das hohe, seh' ich winken.

Rückert.

Trauerzeiten erziehen vortrefflich. — Kaiser Wilhelms II. Erlaß an die Marine. — Der Reichskriegshafen an der Ostsee. — Durch Nacht zum Licht. — Ein erlauchtes Brüderpaar. — Der Stolz der Nation. — Die Nordlandfahrt Kaiser Wilhelms II. — Prinz Heinrich Kommandant der Kaiserl. Yacht „Hohenzollern". — Die maritime Weltstellung Deutschlands und sein zukünftiger Admiral.

Wer nie großes Leid erlebt, wird nie recht glücklich," so lehrt die Spruchweisheit mit ihrer relativen Wahrheit, hier aber ganz in Übereinstimmung mit den Worten, die einst Königin Luise an ihren Vater schrieb, als sie in einem Briefe über die Anlage ihrer Kinder handelte: „Umstände und Verhältnisse erziehen die Menschen, und für unsere Kinder mag es gut sein, daß sie die ernste Seite des Lebens schon in ihrer Jugend kennen lernen. Besonders wohlthätig ist es dem Kronprinzen, daß er das Unglück schon als Jüngling kennen lernt; er wird das Glück, wenn, wie ich hoffe, künftig für ihn eine bessere Zeit kommen wird, um so höher schätzen und um sorgfältiger bewahren."

Die Erfüllung dieser Hoffnung gehört der Geschichte an. Dieselbe Königin, welche in unglücksschwerer Zeit über die Worte des alten Harfners: „Wer nie sein Brot mit Thränen aß" u. s. w. geweint und sich erleichtert gefühlt, sollte die herrliche Auferstehung Preußens selbst erleben, nachdem sie grausame Verbannung, fortwährendes Unglück und jenen unausgesetzten Kummer standhaft erduldet, welcher sonst das Gemüt verhärtet und die Schnellkraft der Seele ermatten läßt. In diesem Fall war es ein plötzlicher Schicksalsschlag, der von den Urenkeln der unvergeßlichen Königin, dem Kaiser voran, mit der Eigenschaft stolzer

Seelen getragen wurde, denn gebeugt erst zeigt der Bogen seine Kraft.

Voll Bewunderung stand das Vaterland vor der Leistungsfähigkeit und Hingebung des jugendlichen Monarchen an seinen königl. Beruf, und mit Begeisterung vernahm das deutsche Volk die mannhaft schönen Worte, die Wilhelm II. seinen Erlassen verlieh, in erster Reihe jenem Befehl an die Marine, worin der Kaiser sich so vernehmen läßt:

„Ich mache der Marine mit tiefbewegtem Herzen bekannt, daß Mein geliebter Vater, Seine Majestät der Deutsche Kaiser und König von Preußen, Friedrich III., heute Vormittag in dem Herrn entschlafen ist, und daß Ich, an die Mir durch Gottes Willen bestimmte Stelle tretend, die Regierung der Mir angestammten Lande und somit auch den Oberbefehl über die Marine übernommen habe. Es ist wahrlich eine tiefernste Zeit, in der Ich das erste Wort an die Marine richte. Soeben erst sind die äußeren Trauerzeichen für Meinen unvergeßlichen theuren Großvater, den Kaiser Wilhelm I., abgelegt worden, der noch im vorigen Jahre bei Seiner Anwesenheit in Kiel seine lebhafte Befriedigung und Anerkennung über die Entwickelung der Marine unter Seiner glorreichen Regierung in den wärmsten Worten ausgesprochen hat, und schon senken sich die Flaggen wieder für Meinen vielgeliebten Vater, welcher so große Freude und so lebhaftes Interesse an dem Wachsen und an den Fortschritten der Marine hatte. Die Zeit ernster und wahrhafter Trauer stärkt und festigt aber den Sinn und die Herzen der Menschen, und so wollen wir — das Bild Meines Großvaters und Meines Vaters treu im Herzen haltend — getrost in die Zukunft sehen. Die Marine weiß, daß es Mich nicht nur mit großer Freude erfüllt hat, ihr durch ein äußeres Band anzugehören, sondern daß Mich auch seit frühster Jugend in voller Übereinstimmung mit Meinem lieben Bruder, dem Prinzen Heinrich von Preußen, ein lebhaftes und warmes Interesse mit ihr verbindet. Ich habe den hohen Sinn für Ehre und für treue Pflichterfüllung kennen gelernt, der in der Marine lebt. Ich weiß, daß Jeder bereit ist, mit seinem Leben treulich für die Ehre der deutschen Flagge einzustehen, wo immer es sei. Und so kann Ich es in dieser ernsten Stunde mit voller Zuversicht aussprechen, daß wir fest und sicher zusammen-

stehen werden in guten und bösen Tagen, im Sturm wie im Sonnenschein, immer eingedenk des Ruhmes des deutschen Vaterlandes und immer bereit, das Herzblut für die Ehre der deutschen Flagge herzugeben. Bei solchem Streben wird Gottes Segen mit uns sein."

Schloß Friedrichskron, den 15. Juni 1888.

Wilhelm.

Und jene feste Zuversicht, die der Kaiser in diesem denkwürdigen Erlaß ausspricht, empfindet in seiner großen Mehrheit auch das deutsche Volk, welches den Blick immer wieder von neuem nach der Nordküste richtet und befriedigt von dort weiter schweifen läßt.

So macht namentlich der Reichskriegshafen an der Ostsee, welcher trotz seiner Jugend schon so viele historisch-denkwürdige Tage erlebt, auf jeden Besucher den großartigsten Eindruck jugendlicher Kraft und ungeheurer Widerstandsfähigkeit. Nicht nur, daß Kiel mit seiner stets gleichmäßigen Wassertiefe, welche selbst Kriegsdampfern mit großem Tiefgang die Annäherung bis hart an die Stadt ermöglicht, von Natur durch die erhabenen Ufer den Schiffen den besten Schutz gewährt, auch Menschenhand hat hier Großes zur Vertheidigung geleistet. Im Osten, da wo das Gestade flach wird, und die Bucht von Wyk eine förmliche Einlaßpforte bildete, sind jene gewaltigen Befestigungen errichtet, die mit ihren aus klafterdicken Mauern hervorlugenden Riesengeschützen jedes eindringende feindliche Schiff mit unfehlbarem Verderben bedrohen, dem auch die gesamte Flotte Europas nicht entrinnen würde, wenn sie es wagte, sich den Kernschüssen der Feuerschlünde auszusetzen. In diesem Waffenplatz ersten Ranges fesseln ferner die unaufhörlichen Versuche mit dem imposanten Kriegsmaterial nicht weniger als das geschäftig bewegliche, mannigfaltige Leben und Treiben unserer Blaujacken auf dem Hafen, die in dem pfeilschnell dahinschießenden schwarzweißen Booten und hoch oben auf schwebender Raa im stolzen Pyramidenbau der Masten Proben bewunderungswürdiger Gelenkigkeit ablegen, oder, zu Abteilungen formiert, im exakten Schritt durch die Straßen marschierend, die Aufmerksamkeit auf sich lenken. — Der Fremde, welcher Kiel besucht, hat viel zu sehen und zu bewundern. Auf Schritt und Tritt treten ihn die Werke eines

bewunderungswürdigen, großartigen Unternehmungsgeistes und gewaltiger Rüstungen entgegen, voran die Kaiserl. Werft, für die Herstellung der gewaltigen Panzerschiffe eingerichtet, ein großartiges Institut mit mächtigen Bassins, Trockendocks, Hellingen und zahlreichen Werkstätten mit Gießereien, Schmiedeöfen und Arsenalen voll artilleristischen Gerätes und mit einer Thätigkeit, die sinnbetäubend wirkt. Das pocht und pustet, das schnurrt und hämmert den ganzen Tag, und wenn der alles übertönende Lärm hier einen Augenblick verstummt, dann klingt und klappert es weiter auf dem nicht fernen Bauplatz der Werftgesellschaft „Germania“, die während der ersten 2 Jahrzehnte ihres Bestehens bereits an hundert eiserne Schiffe für deutsche und fremde Rechnung gebaut.

Und nun der Blick auf den Hafen, welcher namentlich auf den Höhepunkten des kriegerischen Seelebens im Frieden, bei den Geschwaderübungen, das Wachsen unserer jungen Kriegsmarine vortrefflich veranschaulicht. Alle Typen der Schiffsbaukunst sind in mehr oder minder vollendeten Mustern vertreten: die hohen, ganz aufgetakelten Panzerschlachtschiffe sowohl wie auch die neuen, großen, ebenfalls eisenumgürteten Ausfallkorvetten, darunter die imposante „Bayern“ mit ihrem Geschützturm auf dem von Masten und Raaen entblößten Deck, die schlankeren, eleganteren Fregatten und die leichten Avisodampfer mit ihren kunstvoll geschnitzten Gallionbildern auf dem Steven. Die Namen der deutschen Fürsten und Männer, die auf die geschichtliche Gesamtentwickelung des Vaterlandes als hervorragende Staatsmänner, Feldherrn, Admirale von entscheidendem Einfluß geworden sind, mehren sich auf den Schiffen dieser Gattung, die bedeutendsten Staaten Deutschlands sind durch Panzerkorvetten nach Art der „Bayern“ repräsentiert, Glattdeckskorvetten nach weiblichen Mitgliedern deutscher Fürstenhäuser benannt, dann folgt das Gewimmel des Tierreichs in Gestalt der Kanonenboote, die Panzerkanonenboote durch Reptilien und Insekten symbolisiert, während die Boote der Albatroßklasse als schnelle Vögel dahinfliegen und die kleinen Kanonenboote den Charakter vierfüßiger Raubtiere atmen. Die Dampfavisos tauft man mit Haupt- und Eigenschaftswörtern, welche den speziellen Dienst dieser Schiffsklasse bezeichnen, Transportschiffe führen die deutschen Ströme, die

Schleppdampfer die deutschen Winde vor, die Schar der unscheinbaren, jeden Schmuck verschmähenden, aber um so wichtigeren Torpedoboote nicht zu vergessen, welche pfeilschnell über das Wasser dahinfliegen, wie einst die schneidigen Reitergeneräle der Vergangenheit und die gefürchteten Reiterscharen der Gegenwart, deren Namen sie tragen, über das Land.

So herrscht überall reges Leben und frisches Streben in dem Flottenentwicklungsplan, die gegenwärtige Flotte ist ein Beweis, was Thatkraft und Patriotismus in kurzer Zeit zu leisten vermögen, und der Ausblick in die Zukunft ist ebenso hoffnungsfroh, wie die Rundschau in der Vergangenheit fast nur düstere Bilder aufrollt.

Die germanische Rasse fühlte sich von jeher auf der See durchaus heimisch. Gleich von vornherein tritt der baltische Germane als rüstiger und kühner Seemann auf; die kurzen Wellen seines Binnenmeeres, die Klippen und Dünen, die Stürme und das starkrollende Meer schrecken ihn nicht, denn für ihn war es, wie der herrliche Wikingerbalk in Tégners Frithjofssage sich ausdrückt: „lustig auf der wilden See"; das Schiff auf der salzigen Woge wird ihm zur zweiten Heimat, sein Handwerk das des Korsaren. Auf kleinen zerbrechlichen Fahrzeugen durchfurcht er die Meere, die Küsten des westlichen und südlichen Europas suchend. Wer hätte nicht von der Schiffahrt der Normannen gehört, die jahrhundertelang in zerbrechlichen Fahrzeugen mit unbegreiflicher Kühnheit mitten in die hohe See steuerten, nicht allein Skandinaviens Küsten befuhren, sondern auch nördlich bis Archangel, östlich bis nach Preußen und Esthland, westwärts bis zu den Faröerinseln vordrangen, Island und Grönland, vielleicht auch Amerika entdeckten, und bei ihrem Auftreten am mittelländischen Meer große Reiche angriffen und zerstörten. Schon frühe hatten sich auch die Goten durch kühne Fahrten im Schwarzen Meer ausgezeichnet, die Franken hatten einen staunenswerten Zug unternommen von der Mündung der Donau aus durch den Bosporus und den griechischen Archipel nach Sicilien, durch die Straße von Gibraltar, an den Küsten von Portugal und Frankreich entlang bis an das holländische oder deutsche Ufer der Nordsee. Geiserich, der Vandalenfürst, hatte es verstanden, die seemännische Tüchtigkeit der Afrikaner zu beleben

während die germanischen Völker des Nordens, die im 5. Jahrhundert nach Albions Kreideküste hinüberfuhren, den Stamm jenes Volkes bildeten, welches das erste und größte der meerbeherrschenden Nationen geworden ist. Auch nach der Entdeckung Amerikas zeigen sich die Bestrebungen der Deutschen, am transozeanischen Handel und Verkehr teilzunehmen. Prinz Heinrich hatte selbst das Land betreten, wo jene berühmte Familie deutscher Handelsherren den Versuch gemacht, festen Fuß zu fassen. Umsonst! Unter dem unendlichen Himmelsgewölbe blieb den Deutschen im Laufe der Jahrhunderte kein Fleckchen freies Land übrig zur Aufnahme der darbenden Menge ihres volkreichen Mutterlandes. Innere, jede Kraft lähmende Fehden, die Spaltung in viele kleine selbständige Staaten, die sich eifersüchtig überwachten, zahlreiche Fürsten, die kein Interesse daran hatten, einen großen, einzigen Staat wie Frankreich oder England zu gründen, Mangel an jeglichem großen Gemeinwesen, dem das Interesse an Kolonien hätte erwachsen können, ein Teil der Fürstenländer unter Oberhoheit skandinavischer Fürsten, die Hansa zerfallend und sich mit dem europäischen Handel begnügend, das waren die Zustände in unserem Vaterland, bis im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts derjenige Fürst erschien, welcher mit seinem weiten Blick für des eigenen Staates künftiges Wachstum auch das Maß genommen für die maritime Entwickelung Deutschlands, Friedrich Wilhelm, der große Kurfürst. Gründung einer Marine, Anlegung von überseeischen Kolonien, Errichtung einer afrikanischen Handelskompagnie, das waren die Gesichtspunkte des Fürsten, der schon als Student in Leyden die Wichtigkeit des Seewesens erkannt und damit auch dem Wohlstand und der Bedeutung des eigenen Landes aufzuhelfen hoffte. Aber seine Mittel waren zu beschränkt, die Armut des Landes zu groß, der Unternehmungsgeist der Geschäftsleute zu gering, als daß die Erfolge auch nur entfernt den großartigen Ideen Friedrich Wilhelms entsprochen hätten. Es waren Anfänge, bei denen es verblieb. Nach dem Tode des großen Kurfürsten tritt Stillstand und Verfall ein, die brandenburgisch-afrikanischen Niederlassungen gehen in holländischen Besitz über, worauf die brandenburgische Flotte gänzlich vom Meere verschwindet, denn auch für Friedrich den Großen blieb die brandenburgische Marine des großen Kurfürsten

ein verschollenes Märchen. Die schweren Kämpfe und die bestrittene Großmachtstellung seiner Monarchie zehrten seine Kräfte auf und zwangen ihn, den weitausschauenden Blick auf die Heilung der Wunden zu richten, die der Krieg seinem Volke geschlagen. So vergeht fast ein Jahrhundert, ohne daß Deutschland ein Lebenszeichen zur See gibt, die Eigenschaften der alten deutschen Stämme schienen bei den Nachkommen gänzlich verschwunden, als 1848 mit dem allgemeinen Aufschwung der Nation auch der maritime Gedanke wieder lebendig wird, und abermals ist es ein Hohenzoller, der die Fahne der Flotte unter sehr erschwerenden Umständen hoch hält, wie wir schon gesehen. Aber auch die Flotte von 1848, auf welcher die Augen des deutschen Volkes mit so viel Liebe geruht, und in dessen schwarzrotgoldenem Banner sich auf eine kurze Zeit seine Einheitsträume verwirklichen zu wollen scheinen, zerfällt sehr rasch wieder. Nach kaum vierjährigem Bestehen geht sie unter traurigen politischen Verhältnissen schmachvoll zu Grunde, kommt unter den Hammer, während nur der kleinere Teil in der preußischen Marine für eine bessere Zukunft gerettet wird. Wie dieser Rest unter den Befehl des Kriegsministers gestellt wird, wie sich unter dem Vorsitz des Prinzen Adalbert, nicht aber unter den Sympathien der herrschenden Kreise eine Kommission bildete, welche die Ausdehnung der maritimen, zur Verteidigung der preußischen Ostseeküste nötigen Seemacht beraten sollte, wie der Bau von weiteren Schiffen beschlossen wird, die Flotte aber auch 1870 noch viel zu schwach war, einer Seemacht wie Frankreich die Spitze zu bieten, welche die deutsche Küste blockirte, das gehört der zeitgenössischen Geschichte an und ist noch in aller Erinnerung. Wir waren das Volk in Waffen, stark in unserer Territorialeinheit, aber andererseits dem Manne gleich, der nur einen Arm bewegen konnte, eine achtunggebietende Seewehr fehlte, bis auch dieser letzte Wunsch erfüllt wurde. Als die deutsche Einheit auf den Schlachtfeldern des Jahres 1870 zusammengeschmiedet war, da hatte das Vaterland auch bald die Freude, die Flotte, das Lieblingskind des nationalen Geistes, welches so lange von widerwärtigen Schicksalen verfolgt war, rasch erstarken zu sehen. Leicht war die Aufgabe nicht: „Ein Volk, das sich vorsetzt, eine Seemacht neu zu schaffen, tritt damit in eine der größten Unternehmungen ein,

die es sich überhaupt vorzusetzen imstande ist," so lautete der historische Ausspruch einer vergangenen Periode und in einer Zeit, wo das Seewesen unstreitig das großartigste Werk der civilisierten Völker ist, dasjenige, in welchem Wissenschaft und technische Kunst die schönsten Fortschritte macht, wo der Neubildungsprozeß unausgesetzt vor sich geht, täglich neue Anforderungen erwachsen, ist das Unternehmen ein noch schwierigeres, verantwortungsreicheres, kostspieligeres. Wohl haben wir, um uns der schönen Worte Bartholdts zu erinnern, Eisen und Kupfer in unseren Bergwerken, hochgewipfelte Tannen zu Mastbäumen, riesige Eichen zu Kielen und Planken und knorriges Krummholz zu Schiffsrippen in Fülle; Hanf gedeiht bei uns in Menge zu Tauwerk und Segeln; wir haben auch lernbegierige Schiffsbaumeister, Zimmerer und Stückgießer; wir haben von Samland bis nach Ostfriesland ein zahlreiches Fischervolk, breit von Brust und Schultern mit markigen Knochen, scharfen Auges, Piloten, dessen wettergebräuntes Gesicht trotzig in den Sturm blickt und die Pfade des Meeres, sowie seine Tiefen überall kennt; wir haben geschützkundige Meister, Soldaten, die den Tod nicht scheuen, und entschlossene, kühne Schiffsführer; wir haben die Wissenschaft, welche die Sternenbahnen mißt und die geheimen Gesetze der Natur ergründet, und dennoch hatten wir kaum genug, den einfachsten Anforderungen der Gegenwart zu genügen. Es galt, mit beschränkten Mitteln und unter sonst wenig günstigen Verhältnissen, das unumgänglich Notwendige zu leisten und das, was ein natürlicher Reichtum nicht verlieh, in stetiger zäher Arbeit zu erreichen. Hier konnte die Losung nur im Sinn der bewährten altpreußischen Tradition, welche das kleine Königreich zur Schaffung des deutschen Großstaates befähigte, ausfallen, die da lautete: weise Haushaltung, unermüdliche Schulung des Personals, gewissenhafte Ausnützung des für unsere Zwecke geeigneten Materials und eine nie rastende strenge Pflichterfüllung. Nur mit diesen Grundsätzen war es möglich, eine Marine zu schaffen, die für einen so jungen Großstaat, wie das Deutsche Reich, dessen Söhne über den ganzen Erdboden zerstreut sind, genügte, seine überseeischen Interessen inmitten einer scharfen Konkurrenz anderer Reiche schützte, ohne zunächst an weiteres zu denken. Kaiser Wilhelm hatte die Notwendigkeit des Besitzes einer starken

Marine in seinen Willen aufgenommen, jetzt erst konnte er, wie der greise Monarch selbst geäußert haben soll, dem Standbild des großen Kurfürsten frei ins Gesicht sehen, indes auch er sah bei all seiner pflichttreuen Pflege dieses nationalen Instituts die neuerstandene Flotte doch mehr als einen integrierenden, untergeordneten Teil der deutschen Wehrkraft an, dem vorerst selbstständige Ziele nicht einzuräumen seien. Sein edler Nachfolger, der ein so warmes Interesse für die Marine an den Tag gelegt, folgt ihm rasch im Tode nach, aber er hinterläßt zwei Söhne, Wilhelm II., den dritten deutschen Kaiser im neuen Reich, und Prinz Heinrich, und nunmehr bietet sich Europa, ja der Welt ein Schauspiel, wie es bis jetzt noch nicht gesehen wurde.

Zwei fürstliche Brüder, von denen der eine nachgeborene ohne jegliche in diesem Verhältnis so häufige und so natürliche Eifersucht auf den bevorzugten älteren keinen anderen Wunsch kennt, als dessen treuester Freund und brauchbarster Diener zu werden, und ein Kaiser, dem der Beruf des jüngeren nicht minder an das Herz gewachsen ist, wie derjenige, zu welchem er sich von Jugend auf mit Ernst und Begeisterung gebildet. Oder haben wir es nicht selbst beobachtet, wie der junge Monarch mit dem ganzen Feuer und der Thatkraft der Jugend die Aufgabe Deutschlands zur See erfaßte, und haben wir nicht alle die schönen Worte vernommen, die er auch diesem Zweig der vaterländischen Wehrkraft öffentlich widmete? „Wenn ich nach dem Norden fahre zu meiner von mir heißgeliebten Flotte“, so äußerte der Kaiser, als er bei seinem Besuch in Hamburg aus Anlaß der feierlichen Schlußsteinlegung des neuen Freihafens am 29. Oktober 1888 u. a. auch jenes Tages gedachte, wo er mit den Eltern dem Bruder zum Eintritt in die Marine bis nach der mächtigen alten Hansastadt das Geleit gab. Und wie hier, so hat es Wilhelm II. während seiner kurzen Regierungszeit durch Wort und That immer wieder von neuem bewiesen, welch' ernste Aufgabe er in der Weiterentwickelung der Marine erblickt, und wie groß seine Sympathie für sie ist. Er hat sich nicht nur auf seinen Reisen von der Flotte begleiten lassen, er hat auch, um selbst äußerlich seine enge Zusammengehörigkeit mit derselben anzudeuten, den Eifer der Marine durch diese Auszeichnung anzuspornen, ihre Uniform mit Vorliebe getragen und in der ganzen Hin-

gebung an seinen Königlichen Beruf, inmitten aller Inanspruchnahme durch die einzelnen Ressorts der Regierung immer so viel Zeit erübrigt, der Marine die ihr gebührende Aufmerksamkeit zu widmen.

Daß umgekehrt Prinz Heinrich für alle diese Beweise wirklicher Fürsorge und Teilnahme an dem jungen Institut von Herzen dankbar ist, erscheint bei der Charakteranlage des Prinzen nur natürlich. Wie glücklich machte es ihn seinerzeit, als es ihm gelang, des hochverehrten Kaiserl. Großvaters Interesse für sein Thun zu erwecken, am Ende sogar sein Lob und seine Anerkennung zu erwerben! Und wenn schon der Enthusiasmus für seinen herrlichen Vater unbegrenzt war, so zeigte sich die Fähigkeit uneigennütziger und aufopfernder Hingebung fast noch mehr in seinem Verhältnis zu dem älteren Bruder, mit dem er schon durch die gemeinsame Sympathie für alles, was das Seewesen betraf, verbunden war. Bereits beim Eintritt des Prinzen Heinrich in die Marine fiel es allgemein auf, welche genauen Kenntnisse von Marineangelegenheiten Prinz Wilhelm besaß, so daß der Stationschef dem Kronprinzlichen Vater seine Verwunderung über dies seltene Wissen aussprach, worauf dieser erwiderte: „O mein Ältester schwärmt noch mehr für das Seewesen als sein Bruder, und was sich darüber am Lande und aus Büchern erlernen läßt, das kennt er.“ — Dieses lebendige Interesse hat sich in der Folge noch gesteigert, seitdem aus dem äußeren Zusammenleben der Knaben eine vielversprechende Freundschaft der Männer geworden ist. Nur so ist auch zu erklären, daß Prinz Wilhelm, obwohl von ganzer Seele Landsoldat, doch stets im Zusammenhang mit der Marine blieb, daß er, im regen Verkehr mit Prinz Heinrich, die Kriegsmarine nicht nur gründlich studiert, sondern auch an seiner Seite die unendliche Fläche des Meeres wiederholt befahren hat.

Es ist noch in aller Erinnerung, wie sich im Sommer des Jahres 1887 die beiden Brüder auf dem Divisionsboot des Prinzen Heinrich einschifften und, gefolgt von einer Division sechs winziger Torpedoboote, jene bekannte Reise zur Jubiläumsfeier der britischen Königin nach England machten, auf der sich unsere Torpedoboote so glänzend bewährten, im Gegensatz zu den Fahrzeugen der beiden ersten Seemächte, deren Versuche mit

diesem Material wenig mehr als einen Schlag ins Wasser bedeutet hatten. Es war eine kühne Fahrt mit Sturm, hohem Seegang und schäumendem Gischt der Wogen, die über den Blitzbooten zusammenschlugen, die Fahrzeuge nicht minder zerbrechlich und leicht, wie jene drei Ciulen, mit denen einst Hengist und Horsa die britannische Küste aufsuchten, um dort ein Königreich zu erobern. Aber sicher trugen die wackeren Kiele in fliegender Fahrt die Königskinder durch die Fluten der Nordsee, um sie wohlbehalten auf der Themse zu landen und einige Wochen später an das heimische Gestade zurückzubringen, zum nicht geringen Erstaunen der seekundigen europäischen Mächte, die eine solche Seetüchtigkeit, Schnelligkeit und schneidige Fahrt nicht erwartet hatten. Im Frühjahr des folgenden Jahres erfolgte dann die Beförderung des Prinzen Heinrich zum Korvettenkapitän und seine Ernennung zum Kommandanten der Yacht „Hohenzollern", auf welcher er den Kaiser an die nordischen Fürstenhöfe führte, mithin an einem Ereignis von weittragender politischer Bedeutung hervorragenden Anteil hatte.

Es war das erste Mal seit den Tagen der Hansa, daß ein deutsches Geschwader, wie es diese Nordlandfahrt vereinigte, auf dem Meere sich zeigte, das erste Mal, seit es deutsche Geschichte giebt, daß ein deutscher Kaiser, von deutschen Schiffen umgeben, vor fremden Häfen erschien, den Souveränen benachbarter Länder zu persönlicher Verständigung seinen Gruß zu entbieten, und das erste Mal endlich, seit es eine Marine des Deutschen Reichs giebt, daß ein Prinz des Hauses Hohenzollern die Kaiserliche Yacht in eigener Person kommandierte. Jener 14. Juli bezeichnete in der Entwickelung der Marine einen Höhepunkt und für die Stadt Kiel ein Schauspiel, wie es mit solchem Glanz noch nicht erlebt war. So emsig wie an diesem Morgen war noch kaum geschafft worden in der Hafenstadt, so reich hatte sich der Flaggenschmuck, Banner und Guirlanden, Ehrenpforten und anderer Zierrat noch nicht entfaltet. Im Schloßgarten ein Wogen und Treiben zahlreicher Vereine mit ihren Emblemen und Fahnen, die Studentenschaft in vollem Wichs, die kommandierten Abteilungen der Infanterie und Marine Spalier bildend, ganz Kiel ein Bild des buntesten, festlichsten Lebens mit vielen tausenden, aus allen Teilen Deutschlands herbeigeströmten Zuschauern, eine

ungezählte Menge in den Straßen auf und nieder flutend, kein Fuß breit Landes am Hafen unbesetzt, die schaulustige Menge sogar in angeketteten, schwankenden Booten, auf dem Strom aber in langer Reihe und majestätischer Ruhe die Panzer des Geschwaders, welches seinen Kaiser auf der Nordlandfahrt begleiten sollte. Noch regte und rührte sich nichts auf den Schiffen, nur ein leicht aufsteigender, durchsichtiger Rauch zeigte die Seeklarheit an, und die wehenden und flatternden Wimpel verrieten das Festliche der Situation, die sich plötzlich mit einem Schlage ändern sollte. „Der Kaiser naht," dieses kurze Wort genügte, die tausendköpfige Menge zu elektrisieren und die ehernen Panzerkolosse in leichte Schwingungen zu versetzen. Und da ist er schon! Er verläßt den Wagen, überschreitet die mit buntem Tuch ausgeschlagene, in einen einzigen grünen Laubengang verwandelte Barbarossa-brücke und steigt in das bereitliegende Kaiserboot. Die Kaiserl. Standarte wird gesetzt, die Schiffe drüben hüllen sich in weiße Dampfwolken, und plötzlich, wie mit einem Zauberschlag, erschüttert gewaltiger, von Schiff zu Schiff sich fortpflanzender Geschütz-donner die Luft. Die Kanonen entbieten mit ehernem Munde den Gruß, vom Lande her erschallt der Jubel der Hüte und Tücher schwenkenden Menschenmasse, vom Bord jedes einzelnen Schiffes erbraust ein dreifaches, seemännisches Hurrah, und die ganze Kette entlang fährt der Kaiser, immer wieder von neuem vom Donner der Kanonen und dem Hurrah der Matrosen empfangen. Um $10\frac{1}{2}$ Uhr steigt das Flaggensignal am Mast der Kaiserl. Yacht auf; von Schiff zu Schiff pflanzt es sich fort, zum Zeichen des Verständnisses, schwarzer Dampf quillt aus den Schlöten, die mächtigen Kolosse werfen von den Bojen los und setzen sich, während die Yacht selbst noch festliegt, langsam in Bewegung, um in Kiellinie vor dem Kaiser zu defilieren und in See vorauszudampfen. Das Admiralschiff an der Spitze, fahren die stolzen Schiffe vorüber, eins nach dem andern, die Gaffel- und Toppflagge gedippt, die aufgeenterten Mannschaften im Augenblick des Passierens ein dreifaches Hurrah gebend; hinter der „Bayern" und dem Flaggschiff „Baden", den beiden massigen Vertretern der Sachsenklasse, erscheint das zweitgrößte Schiff unserer Marine, der „Kaiser", gefolgt von „Friedrich dem Großen" und begleitet von dem flinken Aviso „Zieten"; der ersten

Division folgt die zweite, an der Spitze der „Stein“, dann „Moltke“, „Gneisenau“, „Prinz Adalbert“ und zur Seite der dieser Division attachierte Aviso „Blitz“, ein herrliches Seestück, das manches Auge aufleuchten macht. Während die stolzen Schiffe mit zunehmender Geschwindigkeit dem Ausgang der Bucht zudampfen, um draußen der Kaiserl. Yacht zu harren, entsteigt auch dieser der schwarze Rauch. Als sie sich in Bewegung setzt, biegen um die Wyker Bucht, wo sie verborgen lagen, die beiden Divisionen der Torpedobootflotille, zwölf schwarze Schichauboote, wie Pfeile schießen sie daher, in weitem Bogen den dampfenden Gischt von ihrem messerscharfen Bug abstoßend, ordnen sich hinter der Kaiserl. Yacht und geben ihr das Geleite zu dem draußen harrenden Geschwader, dann fährt die Flotte, die stolzeste, die je dem Meere die deutsche Flagge gezeigt, 40 prächtige Schiffe aller Gattungen, das Kaiserl. Fahrzeug voran, mit verstärkter Geschwindigkeit von dannen: Der Bruder führt den Bruder auf das Meer hinaus.

Nordwärts richtet sich der Kurs zur Hauptstadt des Zarenreiches, hierauf geht es wieder in die Ostsee hinaus, die verwandte schwedische Königsfamilie in Stockholm zu begrüßen, dann abermals weiter zum Besuch des dänischen Königshofes und endlich heimwärts nach der freundlichen Hafenstadt, wo am 31. Juli die Ankunft erfolgte. Der Jubel, mit welchem Kiel die heimkehrende Flotte empfing, war noch viel unmittelbarer und mächtiger als bei der Abreise, und als in der späten Abendstunde jenes Tages das Geschwader majestätisch in den Hafen einlief, der „Hohenzollern“ voran, die Schiffe in Kiellinie sich folgend, alle Lichter angezündet, die Signallaternen an den Masten, die Kajüten hell erleuchtet, alles in musterhafter Ordnung, da war es nicht nur ein stolzes Schauspiel für das seemännische Auge, sondern auch eine große Genugthuung für alle Freunde unserer jungen Marine.

Ohne den geringsten Unfall und zur besonderen Zufriedenheit des Kaiserl. Kriegsherrn, dessen warmes Lob in einer Kabinetsordre entsprechenden Ausdruck fand, war die Fahrt verlaufen. Das blaue Andreaskreuz von Rußland, Schwedens gelbgespitztes Kreuz und der dänische Danebrog hatten mit donnerndem Salut den schwarzen Adler samt dem eisernen Kreuz der deutschen Flagge und die Kaiserstandarte, die über dem Bruderpaar flatterte,

begrüßt und zwar nicht nur aus rein äußerlichen Rücksichten seemännischen Ceremoniells. Das deutsche Geschwader hatte durch seine Präzision, durch die seemännische Tüchtigkeit, unübertreffliche Mannszucht und musterhaft straffe Haltung seiner Besatzung, der Offiziere sowohl wie der Mannschaften, bei den seekundigen Nachbarn volle, ja bewundernde Anerkennung gefunden, während auch den fürstlichen Repräsentanten Gelegenheit geboten war, manches mißgünstige oder neidische Urteil verstummen zu machen. Die kritischen Blicke, die eben noch musternd an Schiffen und Mannschaften gehangen, kehrten immer wieder zu dem jugendkräftigen Kaiser mit dem ruhigen, ernsten, alles beobachtenden Auge und den feurigen Bewegungen zurück, zur sympathischen Seemannsfigur des nicht minder jugendkräftigen Bruders, mit Wohlgefallen auf den beiden jugendfrischen Gestalten ruhend, um deren Wangen Wind und Wetter tüchtig gespielt und sie kräftig gebräunt hatten. Und wie an den fremden Höfen, so wurde in dem ganzen Gebiet des deutschen Vaterlands vom Fels zum Meer und über das Meer hinüber bis in die entlegensten Winkel der Erde, wohin die Blätter vom großen Stamm der deutschen Eiche verweht worden sind, dieses erste selbständige Auftreten des Prinzen Heinrich an der Seite des jungen Kaisers in seiner ganzen Bedeutung gewürdigt. Zeigte doch der Blick auf das unter der deutschen Flagge vereinigte Brüderpaar die ganze Hoffnungsfreudigkeit und die Zukunft des jungen Reiches zu Land und zu Wasser, und ihm wendet sich die Welt zu, wie es das Gesetz des Lebendigen verlangt.

Hier der junge Monarch, der oberste Kriegsherr eines glorreichen Heeres, der, selbst Soldat, die Armee auf der Höhe ihrer Aufgabe zu erhalten eifrig bestrebt ist, dort der Vertreter der deutschen Wehrkraft zur See, der ihrer älteren Schwester, dem Landheer, eifrig nachstrebenden vaterländischen Seemacht, Prinz Heinrich, welcher während seiner Dienstzeit Gelegenheit fand, die Bedürfnisse der Flotte, ihre starken und schwachen Seiten kennen zu lernen, so daß er für die Zukunft in allen wichtigen Fragen der Marine ein vollkommener Sachverständiger sein wird. Hier der Träger der deutschen Kaiserkrone, dem es Pflicht ist, nicht bloß Erhalter, sondern auch Mehrer des Reichs zu sein, nicht durch Eroberung und gewaltsame Aneignung fremden Besitzes, sondern ein Mehrer der Wohlfahrt, der Stärke und der achtung-

gebietenden Stellung Deutschlands, indes der Bruder, Seemann von ganzer Seele, mit voller Überzeugung auf der Seite derer steht, welche der deutschen Marine die Ebenbürtigkeit mit den größten Seemächten zutrauen und erringen wollen und mit seiner Person selbst alle Bürgschaften für eine gedeihliche Entwickelung unserer maritimen Weltstellung auf solider Grundlage giebt.

Was Erziehung und Bildung zu leisten vermögen, das ist alles mit Gewissenhaftigkeit aufgeboten worden, den Prinzen schon von frühester Jugend an für den wichtigen Beruf und die hohe Stellung vorzubereiten, welche nach menschlichem Ermessen dermaleinst seiner harrt, und keine Mühe ist ihm erspart geblieben, sich körperlich und geistig dazu tüchtig zu machen. Wie jedes bürgerliche Kind hat er sich in öffentlicher Schule seine Kenntnisse aneignen müssen, und da die Eltern in überlegener Lebensweisheit dem Sohne als Bedingung seines Eintritts in die Marine die Erfüllung aller für Marineaspiranten geltenden Vorschriften auferlegt hatten, sein Eintritt aber aus verschiedenen Gründen, wenn überhaupt, mit dem 15. Jahr stattfinden mußte, so war ihm noch die Aufgabe gestellt, schneller als alle anderen die nötige Summe von Kenntnissen sich anzueignen. Als ihn dann nach Vollendung der ersten wissenschaftlichen Ausbildung die alte preußische Tradition von praktischer Thätigkeit auf die See hinausführte, da hat er auch die strenge Schule des Dienstes von der Pike auf durchmachen und den moralischen Mut bewähren müssen, ein ruhig behagliches Leben im heimischen Kreis der Familie gegen die rauhe, unstete Existenz des Seemanns auf fremden Meeren einzutauschen. Was auf diese Weise erreicht wurde, war nichts Geringes. Der Prinz hatte eine gründliche wissenschaftliche Bildung genossen, anhaltend und dauernd geistige Arbeit verrichten gelernt und sich die Fähigkeit angeeignet, die Eindrücke des Lebens in Heimat und Fremde mit den Ergebnissen seiner praktischen Studien aufs beste zu verbinden. Aber es traten noch andere Anforderungen an ihn heran. Es galt, ebenso die Achtung des Kaiserlichen Großvaters für die neue Thätigkeit zu erringen, als dem streng urteilenden Vater und der scharf kritisierenden Mutter die Genugthuung zu bieten, den schwer durchgekämpften Plan der seemännischen Laufbahn auch gelingen zu sehen, des Umstandes nicht zu vergessen, daß zugleich die

Achtung und das Vertrauen eines ganzen Standes zu erwerben war, der durch seine großen Leistungen zu hohen Ansprüchen an Beruf und Charakter berechtigt ist. Wie vollkommen Prinz Heinrich auch diesen genügte, darüber herrschte bald nur eine Stimme. Schon in dem schönen Wahlspruch: „In Not geduldig, im Glücke gütig, frisch vorwärts in Gefahr!“ liegt eine ganze Charakteristik.

Ernst und bescheiden wie sein Wohnsitz, die alte Feste Kiels, die still auf die Bucht niederschaut, ist sein Sinn, trotz großer, humorvoller, natürlicher Heiterkeit im persönlichen Verkehr. Sein Charakter ist bereits in der strengen Schule des Lebens gestählt, herbe Erfahrungen, traurige Verirrungen und Verbrechen, begangen an der ehrwürdigen Person des greisen Kaiserlichen Großvaters, haben schon den Knaben mit den Schattenseiten seines Standes bekannt gemacht, die tiefe Trauer, das schwere Geschick des eigenen Vaters dienten dazu, ihn die Vergänglichkeit alles Irdischen sehr frühzeitig erkennen zu lassen und sein Wesen zu vertiefen, wo es nicht schon durch die Naturanlage geschah. In seinem Thun nach Hohenzollernart nicht auf äußeren Schein gerichtet, sucht er sein Heil in innerer Befriedigung durch gewissenhafte Pflichterfüllung seines mit Liebe erkorenen Berufs, in redlicher Arbeit und fruchtbarer Thätigkeit, die, verbunden mit dem Streben nach eigener Vervollkommnung und dem unermüdlichen Wirken für andere, in seinen Augen allein eine menschliche Existenz würdig auszufüllen vermögen. Bezeichnend nach dieser Richtung ist vor allem die Thatsache, daß er sich beim Antritt seiner ersten großen Reise vorgenommen hatte, zu den ihm mühelos zufallenden Dekorationen als besondere Auszeichnung die Rettungsmedaille sich zu verdienen. Als dann eines Tages der Ruf „Mann über Bord“ erscholl, stürzte er an die Wanten, zum Sprung ins Meer bereit, den er auch ausgeführt haben würde, wenn nicht der erste Offizier hindernd dazwischen getreten wäre. Dabei ist Wahrhaftigkeit und Ehrlichkeit so sehr der Maßstab, nach dem er den Wert der Menschen mißt, daß sogar die Gesichtspunkte der Nützlichkeit und Brauchbarkeit davor zurücktreten. Im Dienste streng militärisch, aber andererseits wohlwollend und freundlich gegen seine Untergebenen, ist er ein ganzer Seemann und Soldat, der in seinem Diensteifer allenthalben und namentlich auf jener Olgareise als Muster hingestellt werden konnte. Nicht leicht war es,

$1^1/_2$ Jahr lang mit voller Hingebung als wachhabender Offizier seine ganze Schuldigkeit zu thun, zu jeder Zeit, bei jedem Wetter und jeder Temperatur, in bitterkalter, finsterer Nacht, wenn die wild entfesselten Elemente das Schiff wie einen Spielball umherschleuderten, die Kleidung durchnäßten, den salzigen, beißenden Schaum in die Augen spritzten, wenn das Heulen des Sturmes, das Tosen des Meeres und das Klappern des Takelwerks die Stimme verschlang, wenn es galt, unter äußerster Anstrengung aller Kräfte auszuharren, auf alles zu achten und sogar noch dafür zu sorgen, daß den dort unten in irgend einem halbgeschützten Winkel kauernden und frierenden Leuten der Wache über das Schwere und Gefährliche der eigenen Situation hinweggeholfen wurde. Fürwahr, „besser ist es", um mit Held Frithjoff zu reden, „die Braut zu küssen in Balders Hag, als da zu stehen und den Salzschaum zu schmecken, der schneeig emporrauscht". Solcher Dienst ist nicht nur rauh und schwer, er reibt auch auf und stumpft ab, und es verdient besondere Hervorhebung, daß sich die Natur des jungen Seemanns auch widerstandsfähig genug erwies, den ihm eigenen Schwung des Fühlens und Denkens und jenen idealen, die Hohenzollern bei aller praktisch nüchternen Gesinnung auszeichnenden Zug zu bewahren.

Gleich jenem Prinzen Heinrich, dem Bruder des großen Königs, dem dieser das Zeugnis ausstellt, er habe als Feldherr nie einen Fehler gemacht, liebt er nicht nur die Musik sehr, sondern hat sich auch auf dem von ihm erwählten Instrument bedeutende Fertigkeiten und Kenntnisse erworben und zwar auch hier unter erschwerenden Umständen. Wurde doch der Grund zu dieser musikalischen Ausbildung während der Westindienfahrt gelegt, wo ihm der Dirigent der Bordkapelle den ersten Geigenunterricht ertheilt. Da wurden fast täglich einige freie, sonst der Erholung gewidmete Minuten zu musikalischen Studien erübrigt und, um niemand zu stören, tief unten in einem abgelegenen Schiffsraum beim Schein einer Stearinkerze fleißig das Violinspiel geübt. Jetzt, wo dem Prinzen ein traulich schönes Heim bereitet ist, die Basis seiner öffentlichen und privaten Existenz, ist es ihm vergönnt, dieser seiner musikalischen Neigung nachzugehen und auch anderen Freude damit zu bereiten. Hier in dem heimlichen Winkel, wo das Meer von Sturm und Brandung

ausruht, wo der Seemann nach langer Fahrt auf unwirtlichen, tückischen Gewässern im Schoß der Familie neue Kräfte sammelt, da öffnet sich das Herz allen dem, was das Dasein verschönt und die Seele erhebt, da gewinnt Körper und Geist neue Spannkraft, den einen Gedanken und das eine Ziel, welchem die ganze Existenz des Prinzen geweiht ist, weiter zu verfolgen, daß nämlich die deutsche Flotte, wenn sie auch noch nicht die beste und stärkste ist, doch die beste und stärkste werden müsse.

An Widersachern dieser kühnen Vorstellung fehlt es nicht, aber wirkliche Begeisterung, wie sie hier vorliegt, läßt sich keine Schranken setzen, und wo sie zu versiegen droht, da kommt ihr die Geschichte mit ihren Lehren und Erfahrungen zu Hilfe. Oder wäre nicht auch jene kleine preußische Flotte, welche die letzten Trümmer der ehemaligen deutschen Flotte gebildet, dem unvermeidlichen Untergang geweiht gewesen, wenn nicht ihr einziger Vertreter von Bedeutung, Prinz Adalbert, seinen ganzen Einfluß bei dem König Friedrich Wilhelm IV. aufgeboten hätte, sie vor dem traurigen Loos zu bewahren. Wurde es nicht der Energie dieses Hohenzollern verdankt, daß die Flotte, die sich ebenso wenig der Sympathie des Königs wie der Gunst der herrschenden Kreise erfreute und bei den knapp bewilligten Mitteln der maßgebenden Behörden eben nur ihr Dasein fristete, noch im stande war, eine größere Anzahl von Offizieren durch Aussenden nur weniger Schiffe auf lange Reisen auszubilden und die Hoffnung auf eine bessere Zukunft aufrecht zu erhalten. Stießen ferner, um noch einen Schritt weiter in der Geschichte eines fremden Volkes zurückzugreifen, nicht auch die Bestrebungen eines Dom Henriques, des Entdeckers, auf den Widerspruch des Adels und des Klerus, dem sich sogar Seeleute von Beruf zugesellten, die sich scheuten, auf die feurigen Wünsche des Infanten von Portugal einzugehen. Erst nachdem er in Gil Eannes den rechten Mann gefunden und die Fortschritte etwas rascher geschahen, verwandelte sich mit dem Erfolg das Murren in Bewunderung und Lobpreisen, aber 40 Jahre schwerer Mühe und Arbeit neben großen Geldausgaben kostete es doch, Portugal den Besitz bedeutender Kolonien, einen gesteigerten Handelsverkehr und alle jene Vorteile zu verschaffen, die auf dem Gebiete des Gewerbes, des Schiffsbaues und des ganzen Seewesens sich einstellten, um mittelbar Eigentum der

ganzen Welt zu werden. Neue Ideen wurden geboren, neue Bahnen eröffnet, das kühne Wagen behielt gegenüber beschränktem Zagen und toter Überlieferung glänzend Recht, und wie hier der Genius der Neuzeit in dem portugiesischen Infanten verkörpert ist, so erblickt auch das deutsche Volk in dem Hohenzollernprinzen den Vertreter einer neuen Ära in seiner Stellung als Seemacht. Handel und Schiffahrt, Wissenschaft und Kolonialwesen begrüßen ihn als den kräftigen Träger und Förderer unserer sich immer mehr erweiternden Interessen und Verbindungen zur See und als den dereinstigen Hort der maritimen Weltstellung des deutschen Vaterlands, welches wohl ein Recht hat, das Licht der Gegenwart und jüngsten Vergangenheit zur Erklärung der Zukunft zu benutzen.

Erstanden ist das Reich, nicht das Schattenbild von ehemals, sondern ein mächtiges, achtunggebietendes, ja gefürchtetes Reich, ein Bollwerk des Friedens durch seine gewaltigen Werkzeuge des Krieges, das glorreiche Heer und die erstarkende Flotte. Deutschlands Vormacht, Preußen, hat sie zur Entwicklung gebracht, die vereinten Kräfte der Nation erhoben sie zu der Stufe, die uns mit berechtigtem Stolz erfüllt. Vorbei die unglückliche, schmachvolle Periode, wo schon der Gedanke der Gründung einer Marine von dem meerbeherrschenden Nachbar mit der Erklärung begrüßt wurde, eine deutsche Flagge nicht zu kennen und sie vorkommenden Falles wie diejenige von Seeräubern betrachten zu wollen; vorbei die Zeit, wo sich der deutsche Adler damit begnügen mußte, lüsterne Feinde von seinem engen Käfig wegzubeißen. Die Flügellahmheit langer Jahrhunderte ist gewichen, und der Aar ist nunmehr auf seinem Flug von den Alpen an dem Meer angelangt, um dort mit scharfem Blick Wacht zu halten. Deutschlands Farben wehen auf allen Meeren bis ans Ende der Welt. Das deutsche Volk liegt nicht mehr mit losen Segeln, sondern hält voll und kreuzt flott gegen den konträren Wind scheler Anfechtung auf, entschlossen, den ihm gebührenden Anteil an dem Besitz der Welt zu fordern. Mit hoher Stirn trägt der Deutsche seine Nationalität hinaus in fremde Weltteile, gedeckt durch die deutsche Kriegsflagge, unter deren Wehen sich ein kühner, todesmutiger Geist entwickelt, dem Vaterland zum Schutz, dem Vaterland zur Wehr. Deutschlands Stärke liegt in seiner Einheit, seine Hoffnung

in dem glorreichen Haus der Hohenzollern, seine maritime Zukunft in den Händen ihres jugendlichen Vertreters, Prinz Heinrichs, des Seefahrers. Auf ihn sind die Augen der Nation mehr wie je gerichtet; ihm jubelten Germanias Söhne zu, wo immer er in fremden Meeren den Fuß ans Land setzte oder den überseeischen Gemeinden des Deutschtums sich zeigte. Manches Hoch erklang ihm dort, manches Lied wurde ihm zu Ehren gesungen, und nicht das schlechteste war dasjenige, womit im August 1880 ein ungenannter Dichter vom fernen Kap der guten Hoffnung den jungen Seemann beim Betreten des dunkeln Weltteils so begrüßte:

„Schon im sichern Hafen birgt das Schiff sich,
Das, Erlauchtester Prinz, Dich trug,
Sohn des heldenmütigen Vaters, schöne Hoffnung
Unserer Flotte,

Edler Sproß ruhmwürdiger Heldengeschlechter,
Jenes Lusitanischen Königssohnes,
Des seefahrenden, mutvoll wagenden
Heinrich Namensgenosse.

Zwar vorüber ist jene Zeit der Wunder
Kein verschlossener Weltteil birgt sein Haupt mehr
In des Ozeans Flut, kein reiches Eiland
Köstlicher Steine.

Kein Kolumbus lenkt durch wogende Fluten
Sein gebrechliches Boot mit sicherer Hand mehr,
Nicht mehr landet am stürmenden Kap der guten Hoffnung
Vasco de Gama.

Aber Schöneres wirst Du entdecken,
Wo auch in den fernsten Häfen Du landest:
Deutsche Herzen schlagen entgegen Dir,
Deutsche Sprache heißt
Dich willkommen.

Denn mißachtet nicht länger steht der Deutsche,
Mächtigen Schutz anrufend des fremden Konsuls
Stolz erhebt er das Haupt, der eignen Flagge
Würdig Beschützer.

Seines Mutterlandes mächtiger Aufschwung,
Frohe Kunde glorreich erfochtener Siege
Zuckt durch jegliche Brust und weckt der Kräfte
Schönste Entfaltung.

Deutsch Gefühl im fernsten Winkel der Erde,
Deutsche Liebe zum angestammten Herrscher,

Deutsche Treue mit deutschem Fleiß verbunden:
Diese Entdeckung
Trage heim und füge sie als schönste Perle,
Als den köstlichsten Edelstein der Krone
Deines Ahnherrn, unseres siegreich großen,
Herrlichen Kaisers!"

Kaiser Wilhelm I., des neuen Reiches Begründer, an dessen hehrer Person und ruhmwürdigen Thaten die vaterländischen Gefühle der Deutschen über den ganzen Erdball hin sich entflammten, ihre niedergehaltenen Kräfte sich entfalteten, ist nicht mehr, aber die Spur von seinen Erdentagen wird nicht untergehen. Sein Geist, den Anforderungen einer neuen Epoche angepaßt, lebt in den Enkeln fort, sein Beispiel regelt ihr Thun und Sinnen, sein Genius geleitet sie auf ihren Fahrten zu Land und zu Wasser, und wird auch fernerhin der sichere Wegweiser sein, wenn das Ziel verhüllt ist und Nebel den Blick umtrüben. Wo aber der Ahnherr im Verlauf eines langen, wechsel- und erfahrungsreichen Lebens die starken Wurzeln seiner Kraft stets fand, werden sie die Enkel nicht vergeblich suchen. Wie immer auch die Zukunft des deutschen Vaterlandes sich gestalten mag, Heer und Flotte werden die beiden starken Anker sein, an welchen das Staatsschiff sicher im Hafen liegen wird, und jenes deutsche Gefühl, die deutsche Treue und deutsche Liebe zum angestammten Herrscher, die schönsten Kleinodien seiner Krone, werden den sicheren Ankergrund bilden, welcher im Ansturm der entfesselten Elemente fest und unentwegt stehen wird.